

në bashkëpunim me
QUATTORUOTE

AutoClub

revistë e përdymuajshme • nr. 77 • viti i XIV • mars - prill 2020

FORD PUMA



EKO TURIZËM

MAZDA CX-30
vs
TOYOTA C-HR





AUTO CLUB ALBANIA



Anëtarësohu në ACA

Përfito nga shërbimet e asistencës në emergjencat rrugore.
Çmime të Redukuara për Anëtarët ACA për shërbimet e tjera.

TRANSPORT
ME KARROATREC



SHËRBIM
GOMISTERI



SHËRBIM
BATERIE



FURNIZIM
ME KARBURANT



RIKUPERIM
ÇELËSI



Adresa:

Rruga "Ismail Qemali", Nr. 32/1, 1019, Tiranë

Anëtarësime:

Email: anetar@aca.al

Mob: +355 6760 00780

Tel: +355 4 238 7017

Call Center:

Email: info@aca.al

Mob: +355 6760 01222

Tel: +355 4 238 7017



Botim i

Automobile Club Albania

Kryeredaktor:
Besar Bozgo

Gazetar:
Eskil Xhameta
Fabian Guri

Design:
Orest Muça

Bashkëpunoi:
Bajram Muça
Koço Simaku

Ky botim përmban material të riprodhuar nga QUATTRORUOTE, me lejen e Editoriale Domus S.p.A., Rozzano (MI), Itali, pronar i markës së regjistruar © QUATTRORUOTE.

Adresa:
Rruga "Ismail Qemali", 32/1
1019, Tiranë
Tel. +355 4 2387011
Fax. +355 4 2387018
Email: autoclub@aca.al
Web: www.aca.al

VITI I SIGURISË RRUGORE, NIS AKSIONI GLOBAL

Rreth 3.700 njerëz humbasin jetën çdo ditë në aksidentet rrugore në të gjithë botën. Aksidentet në rrugë janë shkaku numër 1 i vdekjeve të të rinjve 5-29 vjeç. Statistika alarmante. Nuk do të donim ta nisim editorialin e këtij numri të radhës të revistës AutoClub me të tilla shifra që nuk të bëjnë të ndihesh mirë. Por, Automobile Club Albania ka një kauzë për të cilën nuk do të ndalet së luftuari. Të bëjmë gjithçka mundemi për rrugë sa më të sigurta në Shqipëri. 2020-ta është shpallur edhe si viti i Sigurisë Rrugore në vendin tonë.

Ky vit nisi me një tryezë të rrumbullakët të organizuar nga Ministria e Brendshme për Sigurinë Rrugore në Shqipëri. Më pas, gjatë shkurtit u zhvillua në Stokholm të Suedisë, Ministeriali i 3-të Botëror për Sigurinë në Rrugë, për të vazhduar me Konferencën e Nivelit të Lartë "2020-ta, viti i Sigurisë Rrugore" të organizuar pak ditë më parë nga Ministria e Brendshme dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. Në të trekëto takime shumë të rëndësishme u përfaqësua edhe Klubi i Automobilistëve të Shqipërisë me Presidentin, Sekretarin e Përgjithshëm dhe anëtar Bordi.

Në Ministerialin e 3-të Botëror me temë "Arritja e Objektivave 2030", u prezantua edhe dokumenti final, "Deklarata e Stokholmit". Qëllimi i saj është reduktimi me 50% i vdekjeve në aksidentet rrugore deri në 2030-ën. Gjithashtu, iu kërkua qeverive të vendeve në botë që të angazhohen maksimalisht në këtë çështje për të reduktuar fatalitetet në rrugët e botës. "U bëjmë thirrje Shteteve Anëtare dhe komunitetit ndërkombëtar që duke rritur angazhimin politik, të adresojnë me prioritet numrin e papranueshëm të lëndimeve në aksidentet rrugor të fëmijëve dhe të rinjve, duke siguruar që Strategjia Globale për Shëndetin e Grave, Fëmijëve dhe Adoleshentëve të veprojnë në mënyrë të përshtatshme për sigurinë në rrugë", ishte një prek pikave të rëndësishme të Deklaratës së Stokholmit. Krijimi i një agjencie të dedikuar për Sigurinë Rrugore në vendin tonë, do të ishte një hap i rëndësishëm përpara për këtë çështje.

FIA e ka një prej çështjeve më kryesore të axhendës së vet sigurinë në rrugë. Presidenti i Federatës Ndërkombëtare të Automobilizmit, Jean Todt, i cili është edhe i Dërguari Special i Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara për Sigurinë Rrugore, publikoi edhe librin e tij me titull "Milionat jetë njerëzish për të shpëtuar në rrugë", pikërisht gjatë Konferencës në Suedi. Todt e kthen në çështje thelbësore faktin që duhet një revolucion për sigurinë në rrugë. Ai përfaqëson një qasje për një "sistem të sigurt" me qëllimin ambicioz për të eliminuar plotësisht viktimat. "Ne kemi nevojë urgjente nga qeveritë në të gjithë botën. Ne e dimë shkallën e problemit dhe çfarë duhet të bëhet. Është koha për të rritur dhe ofruar ndryshime rrënjësore", thotë ndër të tjera Todt në librin e tij.

Auto Club Albania që është anëtare e FIA-s, prej 9 vitesh radhazi organizon Konkursin Kombëtar "Të Sigurt mbi Dy Rrota" që përfshin nxënësit 10-12 vjeç në më shumë se 110 shkolla nëpër Shqipëri me qëllim edukimin e tyre me rregullat e qarkullimit rrugor nëpërmjet ushtrimeve praktike me biçikleta. Këtë vit do të jetë një edicion jubilar për këtë konkurs, viti i 10-të. Ai do të shtrihet në 13 qytete nëpër Shqipëri dhe do të përfshijë më shumë se 2020 nxënës në 110 shkolla.

Gjatë këtij viti, Automobile Club Albania (ACA), do të bashkohet edhe fushatës "This is my Street" që u lançua nga FIA gjatë Ministerialit të 3-të Botëror për Sigurinë në Rrugë.

"50 vite më parë, 253 fëmijë suedezë humbnin jetën në aksidentet rrugore. Gjatë 2019-ës, vetëm 16". Kjo ishte një prej shprehjeve frymëzuese nga Mbreti i Suedisë, Carl XVI Gustaf gjatë fjalës së tij hapëse të Ministerialit.

Ne do të vazhdojmë punën tonë, pasi fëmijët tanë dhe brezat që do të vijnë, meritojnë rrugë më të sigurta. Të gjithë bashkë mund t'ia dalim...

aktualitet

6 EDICION JUBILAR, 10 VJET "TË SIGURT MBI DY RROTA"

Konkursi Kombëtar që organizohet nga Auto Club Albania përfshin rreth 2050 fëmijë në 120 shkolla në të gjithë Shqipërinë. Edicion special në vitin e sigurisë rrugore. Ekipi fitues merr pjesë në Konkursin Evropian "ETEC 2020"

8 DSPHTRR FUSHATA NË SHKOLLAT E TIRANËS

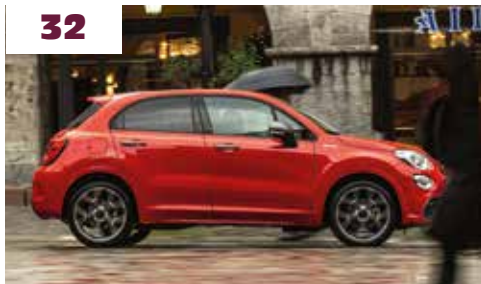
Broshura edukative "Luajmë me hapa të sigurt" u prezantohet fëmijëve me qëllim edukimin e tyre me rregullat e qarkullimit rrugor

10 PASION DHE PËRKUSHTIM, PILOTËT QË FRYMËZOJNË

Të sfidosh shumë vështirësi dhe të shpenzosh miliona për një ëndërr që lind dhe zhvillohet me kalimin e viteve. Histori të shkurta interesante të tre pilotëve shqiptarë

12 AUTO CLUB ALBANIA MERR PJESË NË MINISTERIALIN E 3-TË BOTËTOR PËR SIGURINË RRUGORE

Nënshkruhet "Deklarata e Stokholmit". Angazhim për reduktimin me 50% të vdekjeve nga aksidentet rrugore deri në 2030-ën. Presidenti i FIA-s, Jean Todt publikon librin e tij "Milionat jetë njerëzish për të shpëtuar në rrugë"



24 VOLKSWAGEN GOLF

Pavarësisht performancës, seria e tetë shkurton qartë urën me versionet e mëparshme. Ka një teknologji hibride të butë 48 volt dhe një kabinë të versionit 2.0. Ndoshta një detaj i vogël por që po merret seriozisht nga ana e Volkswagen

28 PEUGEOT 2008

Gjenerata e dytë e crossover-it francez bën një hap cilësor; është më e gjatë (arrit në 4,3 metra), ka më tepër hapësirë si dhe e është e pajisur mirë në aspektin e infotainment dhe sistemeve të sigurisë Adas

32 FIAT 500X

Crossover-i më i dashur për italianët vjen me një version sportiv. Kjo i jep atij pak më shumë shkathtësi. Motori 1.300 me 150 kuaj fuqi ka karakterin e duhur ku mund të mbështetet skeleti. Por ndonjëherë, kambio automatike është e pavendosur

38 RENAULT CLIO E-TECH

Një tjetër franceze, një tjetër hibride... Që mund të llogarisë

dy motorë elektrikë dhe një kambio elektroaktive me katër marshe, një mjedis vërtet original. Do ta shpjegojmë pse

auto
skaner

40 FORD PUMA

Emri i referohet një coupé të vogël të së kaluarës. Por, tashmë është një histori tjetër. Jemi përpara një crossover me më shumë hapësirë dhe më të gjithanshme se Fiesta nga e cila rrjedh. Gjithashtu, ka edhe një shpirt sportiv. Falë një EcoBoost të elektrizuar me cilësi të jashtëzakonshme, gjithçka është perfekte

44 E THJESHTË DHE E LIDHUR

46 BAGAZHI: MË I GJITHANSHËM ME MEGABOX

50 TEKNIKA: HIBRIDI NDIHMON NË XHIRO TË ULTA

51 CILËSIA: KUR PËRMBAJTJA MASHTRON



14 AUDI RS 6 AVANT

Me një dizeno më agresive se kurrë, kjo makinë bën një hap të ri përpara: një motor më eficient dhe rendiment superior. E kemi testuar paraprakisht në rrugët e Kalifornisë

16 RENAULT CAPTUR

Ky Suv francez rinovohet plotësisht. Hapësira rritet, shtohen të dhënat për karakteristikat e rrugës dhe përmirësohet komforti. Në ndërtimin e kësaj platforme të re ka meritë edhe Clío. Po pritjet edhe një version plug-in hibrid

18 MERCEDES-BENZ A 250 E

Modeli i ri i kompanisë gjermane pasurohet me motor hibrid plug-in që e lejon makinën të përshkojë më shumë se 60

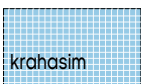
km me zero emetime. Po pesha e baterisë? Nuk ndikon në aftësitë e mira në rrugë

20 DS 7 CROSSBACK E-TENSE

Edhe Suv-i francez trajton çështjen elektrike. Dhe e trajton atë në aspektin e performacës, me një motor hibrid plug-in me 300 kuaj fuqi

22 BMW X6

Një linjë elegante, shumë teknologji dhe një V8 benzinë me mbi 500 kuaj fuqi. Këto janë disa karakteristika të serisë së tretë të Suv coupé të Mynihut. Një makinë që në rrugë ecën mirë, pavarësisht peshës dhe dimensioneve



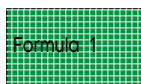
56 EKOTURIZËM: MAZDA CX-30 VS TOYOTA C-HR

Janë të dyja hibride, por mbështeten në dy zgjidhje teknike krejtësisht të ndryshme. Rezultati? Personalitete të dallueshme dhe konsum i ulët në të dyja rastet, edhe pse njëra preferon autostradën dhe tjetra qytetin

60 TEKNIKA: OBJEKTIV I NJËJTË, ZGJIDHJE TJETËR



66 ALFA ROMEO ALFASUD, MAKINA KOMPAKTE BUKUROSHE DHE E MALLKUAR



68 RIKTHEHET SPEKTAKLI, HAMILTON KËRKON TITULLIN E 7-TË, FERRARI NË PISTË PËR GJITHÇKA

Piloti anglez i Mercedes do të tentojë të barazojë rekordin e Mikael Shumaker. Skuadra italiane shpreson shumë të makina e re, Ferrari SF1000



74 NJË EKSPOZITË E PARË NË DY ANË

Show Consumer Electronics në Las Vegas e përjashtoi Detroitin nga programet e transmetimit të janarit. U përzgjedhën shtëpi automobilistike të cilat kishin si oferta modele që ngjasonin me fantashkencë. Marka të teknologjisë që pasqyronin një normalitet të ri



EDICION JUBILAR, 10 VJET "TË SIGURT MBI DY RROTA"

Konkursi Kombëtar që organizohet nga Auto Club Albania përfshin rreth 2050 fëmijë në 120 shkolla në të gjithë Shqipërinë. Edicion special në vitin e sigurisë rrugore. Ekipi fitues merr pjesë në Konkursin Evropian "ETEC 2020"

Edukimi nis me fëmijët". Kjo ishte një prej kërkesave të të rinjve gjatë Ministerialit të 3-të Botëror për Sigurinë Rrugore që u zhvillua në mesin e muajit Shkurt në Stokholm të Suedisë. 3.700 njerëz humbasin jetën çdo ditë në aksidente rrugore nëpër botë dhe numri më i madh i tyre është mes 5 deri në 29 vjeç. Auto Club Albania e ka një prej çështjeve të saj më të rëndësishme në axhendë "Sigurinë në Rrugë". Që prej 2007-ës kur është themeluar, ACA është angazhuar maksimalisht në çështjen e sigurisë rrugore.

EDICIONI I 10-TË

Konkursi Kombëtar "Të Sigurt mbi Dy Rrota" është projekti më i rëndësishëm i Klubit të Automobilit të Shqipërisë për sa i përket sigurisë rrugore. I nisur që në 2011-ën me vetëm 20 fëmijë pjesëmarrës në 5 shkolla të Tiranës, ky do të jetë një vit jubilar pasi do të zhvillohet Edicioni i 10-të i këtij konkursi. Ky kompeticion ka për qëllim edukimin e fëmijëve 10-12 vjeç me rregullat e qarkullimit në rrugë dhe se si të lëvizin më të sigurt, nëpërmjet një cikli zbativës ushtrimesh me biçikletë, ku synohet të nguliten në

edukimin e fëmijëve të rregullave bazë të sigurisë në rrugë. Nëpërmjet pjesëmarrjes në konkurs, të edukohen edhe prindërit e fëmijëve. Një vit më parë, Konkursi u zhvillua në 11 qytete të Shqipërisë (Tiranë, Durrës, Vlorë, Elbasan, Fier, Shkodër, Korçë, Pogradec, Berat, Lushnje, Lezhë), ndërsa në

këtë edicion jubilar do të ketë një shtrirje më të madhe duke u shtuar edhe disa qytete të tjera. Eventi do të shtrihet në rreth 120 shkolla dhe do të marrin pjesë 2050 fëmijë. Gjithçka nis me seleksionimin e ekipeve në 30 shkolla të kryeqytetit në tetë shkolla për qytetet: Durrës, Vlorë, Fier, Elbasan, Shkodër,





Korçë dhe Pogradec, si edhe në gjashtë shkolla për qytetet Lushnje, Berat dhe Lezhë. Më pas nis faza e 2-të e Konkursit ose siç njihet "Finalja e Qytetit". Ekipe të shkollave të secilit qytet konkurrojnë kundër njëri-tjetrit në sheshin qendror të qytetit. Në këtë fazë zgjidhet edhe ekipi më i mirë i çdo qyteti. Tirana nxjerr katër ekipe finaliste, Durrësi dy, dhe qytetet e tjera vetëm nga një ekip finalist. Në fund do të zhvillohet "Finalja Kombëtare" gjatë muajit Maj në ambientet e Expocity në Tiranë. Dhe gjatë kësaj finaleje do të shpallet ekipi/shkolla fituese, ndërsa ekipet që do të renditen në vendin e dytë dhe të tretë do të vlerësohen me çmime nga Automobile Club Albania.

ETEC

Ekipi fitues i Konkursit Kombëtar "Të Sigurt mbi Dy Rrota" do të marrë pjesë në Konkursin Evropian për Edukimin në Rrugë (ETEC) që zhvillohet gjatë muajit Shtator. Ky konkurs evropian synon që të intensifikojë edukimin në çdo shtet dhe njëkohësisht të ulët sa më shumë rreziku i përfshirjes së fëmijëve në aksidente me biçikletat e tyre. Gjithashtu, konkursi inkurajon klubet anëtare që të zhvillojnë në vendet e tyre aktivitete në lidhje me edukimin në rrugë të fëmijëve. Konkursi është krijuar më 1986. Faza finale zhvillohet çdo vit në shtator në vendin pritës që caktohet më parë. Çdo klub anëtar që merr pjesë, përzgjedh një ekip me dy vajza dhe dy djem të moshës 10-12 vjeç që marrin pjesë në finale. Në këtë event marrin pjesë rregullisht 22 shtete. Konkursi zgjat për një ditë të plotë gjatë së cilës fëmijët duhet të realizojnë një numër të caktuar ushtrimesh teorike dhe praktike. Skuadra më e mirë fiton një kupë, ndërsa fëmijët nuk renditen në mënyrë individuale.

FUSHATAT SENSIBILIZUESE

Auto Club Albania që është anëtare e Federatës Ndërkombëtare të Automobilizmit, prej disa vitesh është e angazhuar maksimalisht me zhvillimin e fushatave të ndryshme sensibilizuese për sa i përket sigurisë rrugore. "#3500Lives", "Drita Jeshile" apo edhe fushata të tjera janë shpërndarë nga Klubi i Automobilit të Shqipërisë në vendin tonë. FIA e ka një prej çështjeve të saj më të rëndësishme sigurinë rrugore dhe reduktimin e vdekjeve dhe lëndimeve në aksidentet rrugore në të gjithë botën.



Këndi Rekreativ i Sigurisë Rrugore

DPSHTRR FUSHATA NË SHKOLLAT E TIRANËS

Broshura edukative "Luajmë me hapa të sigurt" u prezantohet fëmijëve me qëllim edukimin e tyre me rregullat e qarkullimit rrugor

Në kuadër të "Vitet 2020-Viti i Sigurisë Rrugore", për rritjen e ndërgjegjësimit dhe edukimit mbi sigurinë rrugore, Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor - Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, ka nisur disa projekte e iniciativa konkrete për edukimin e fëmijëve në shkolla me qëllim kryesor nxitjen e të mësuarit mbi rregullat dhe sinjalistikën e qarkullimit rrugor përmes lojës.

Këndi Rekreativ i Sigurisë Rrugore ka nisur vizitat në shkollat e Tiranës, ku specialistët e DPSHTRR së bashku me Policinë Rrugore-Bashkia Tiranë, Kryqi i Kuq dhe me mbështetjen e Automobile Club Albania – ACA, udhëzuan nxënësit për sjelljen në trafik,

semaforin, sinjalistikën, rrethrotullimin me polic trafiku dhe sigurinë mbi dy rrota.

Gjithashtu, nxënësit u pajisën me broshurën edukative "Luajmë me hapa të sigurt!". Ky është një botim zyrtar i DPSHTRR-MIE, i cili edukon fëmijët përmes lojës dhe argëtimit për të mësuar mbi rregullat dhe sinjalistikën e qarkullimit rrugor dhe ka si qëllim kryesor të edukojë dhe të nxisë fëmijët përmes kureshtjes për të pasuruar njohuritë e përdoruesve të vegjël të rrugës në procesin e mësimit të hershëm të rregullave rrugore. Përbajtja e kësaj broshure është konsultuar dhe miratuar nga profesionistët të fushës dhe prodhimi i saj është realizuar nga Drejtoria e Targave dhe Shtypshkrimeve-DPSHTRR, për ta shpërndarë gjatë orëve mësimore!

EKSPERTËT GJERMANË

VLERËSOJNË INVESTIMET E DPSHTRR-SË

DPSHTRR duket se po përjeton momente shumë të mira për sa i përket funksionimit dhe zhvillimit si institucion. "Përshtypjet më të mira nga kolegët gjermanë për revolucionin e DPSHTRR 2019-2020 me sistemet informatike, investimet më të fundit në implementim (Upgrade eDM, eMONITORIMI dhe pajisjet e gjeneratës më të re), sigurinë e cilësinë e prodhimit të Leje Drejtimit shqiptare! I befasuam me punën e jashtëzakonshme të bërë, kthesën rrënjësore në digjitalizim e modernizim të të gjithë shërbimit, certifikimin dhe standardizimin, programet e pajisjet e reja, deri te Demo LIVE, risi pionieristike e Testit të Praktikës me kamera zë/figurë në automjet! Vizita e Z.Guido Zielke, Drejtor i Përgjithshëm i Trafikut Rrugor dhe Transportit dhe Znj.Renate Bartelt-Lehrfeld, Drejtoreshë e Ligjit të Trafikut Rrugor në Ministrinë Federale të Transportit, për informimin nga afër të palës gjermane për njohjen dhe konvertimin e lejedrejtimit, ishte shumë e rëndësishme", thuhet në njoftimin e DPSHTRR-së.





**AUTO CLUB
ALBANIA**

HAPET GO-KART



Autostrada TR - DR
Parkingu i City Park,
përballë EkpoCity

*Argëtohuni në pistën
me të re të GO-KART!*

Email: sport@aca.al

PASION DHE PËRKUSHTIM, PILOTËT QË FRYMËZOJNË

Të sfidosh shumë vështirësi dhe të shpenzosh miliona për një ëndërr që lind dhe zhvillohet me kalimin e viteve. Histori të shkurtra interesante të tre pilotëve shqiptarë

Revista "AutoClub", e cila është e vetmja në vendin tonë e dedikuar plotësisht fushës së automobilizmit, sjell për lexuesit, histori të shkurtra dhe frymëzuese të pilotëve që kanë lënë gjurmë dhe vazhdojnë të jenë të pranishëm në gara të ndryshme kombëtare dhe ndërkombëtare. Rubrika "Pilotët që sfidojnë sekondat" vjen në bashkëpunim me grupimin "Illyrius Motorsport".

VASIL ORMOVA

Vjen nga një familje shoferësh dhe që në moshën 15-vjeçare, Vasili nisi të garonte me Golf MKII GTI, ndërsa dy vite më pas bleu makinën e tij të parë, një Honda Civic të 1988. Një vit më pas bleu një të vitit 1996. Aty nisën modifikimet e para për të, duke arritur 170 kuaj fuqi në një motor të vogël me aspirim natyral. Nuk ka munguar as pjesëmarrja e tij në gara, përgjithësisht ato në disiplinën "Drag", ku me një motor me 200 kuaj fuqi me aspirim natyral, arriti të zinte vendin e 3-të në kategorinë 14. Nga pasioni për të arritur një makinë të fuqishme, Vasili nis të ndërtojë çdo gjë vet. Sot ai arrin të hapë,



modifikojë dhe mbyllë një motor pa asnjë problem. Gjithashtu, po studion edhe tolerancat në motor duke provuar çdo ditë, për të arritur një jetëgjatësi më të lartë për motorët e garës. Shumat e investuara në makina janë normalisht të pallogaritshme, duke kaluar mbi 20.000 euro vetëm në pjesë modifikimesh. Momentalisht po punon mbi një motor Honda B19 Turbo, i cili arrin 500 kuaj fuqi.

ALI IKIKARDES

Aliu është një stomatolog i thjeshtë, i cili lindi më 1980 në Stamboll, Turqi, me origjinë nga Shkupi, për të ardhur në Shqipëri në vitin 1998. Por, në të vërtetë, Ali Ikikardes është nga të vetmit persona në Shqipëri i cili e ka përfaqësuar motorsportin shqiptar në disiplinën e Drag-ut në nivel ndërkombëtar. Pasioni për të ka nisur që në vogëli, por puna e tij e parë nisi rreth 4 vite më parë, me një Volkswagen Golf MK2 VR6, të cilën e bleu në Gjermani. Ai e konvertonte atë nga aspirim natyral në turbo, ku rezultatet ishin të mahnitshme. Normalisht, si çdo projekt pilot, me kalimin e kohës u shfaqën probleme. Por, ai nuk u ndal së punuari mbi të me qel-



lime edhe më të mëdha. Me një fuqi prej rreth 450 kuaj, merr pjesë në gara të ndryshme të Drag-ut në Kosovë dhe Shqipëri, ku edhe pse shumë prej tyre të fituara, nuk mjaftonin për të. Në vitin 2018, Aliu instalon dhe diferencialin e pasmë duke e konvertuar makinën në 4x4, për ngjitje më të mirë në start. Gjithashtu, fuqia nuk është më 450 kuaj, por mbi 850 kuaj fuqi. Magjia vjen në garën "Drag Race Prishtina" organizuar nga FASK Kosova, ku Aliu arrin kohën 10 sekonda për 402 metra. Sot, e quajnë "budallaqja" pasi fuqia e saj është e papërmbajtshme për peshën e një Golfi II. Aliu është shembull i dedikimit dhe sakrificave për pasionin.

OLSI GJOSHI

Një nga garuesit e parë shqiptar, që e ka nisur këtë sport që nga viti 2006, duke marrë pjesë në disiplinën Hill Climb dhe Go-Kart. Gjoshi ka marrë pjesë edhe në garën Hill Climb "Trofeu Skënderbej" që organizohet nga Auto Club Albania. Fitues i më shumë se 25 garave në disiplinën të ndryshme. Olsi sot është një nga garuesit më të shpejtë dhe me më shumë eksperiencë në këtë sport.



GJOBAT E MAKINAVE

nga Policia Rrugore
dhe Policia Bashkiake



paguajini në të gjitha agjencitë
Unionnet - Western Union



**Në të gjitha agjencitë Unionnet - Western Union,
ju mund të bëni:**

- Kontrollin për gjobat e makinës tuaj në sistem (online)
- Kryerjen e pagesës
- Verifikimin për heqjen e gjobës në momentin e pagesës (online)



Kudo dhe Kurdo pranë jush!

AUTO CLUB ALBANIA MERR PJESË NË MINISTERIALIN E 3-TË BOTËROR PËR SIGURINË RRUGORE

Nënshkruhet "Deklarata e Stokholmit". Angazhim për reduktimin me 50% të vdekjeve nga aksidentet rrugore deri në 2030-ën. Presidenti i FIA-s, Jean Todt publikon librin e tij "Milionë jetë njerëzish për të shpëtuar në rrugë"

3RD GLOBAL
MINISTERIAL CONFERENCE
ON ROAD SAFETY
ACHIEVING GLOBAL GOALS 2030 | STOCKHOLM 19-20 FEB 2020





Çdo vit, 1.35 milionë njerëz humbasin jetën në rrugët e botës si pasojë e aksidenteve rrugore. 3.700 njerëz vdesin çdo ditë për shkak të aksidenteve në rrugë, ndërsa numri më i madh i tyre janë nga 5-29 vjeç. Shifra alarmante që shqetësojnë këdo nëpër botë. Më 19-20 Shkurt, në Stokholm të Suedisë u zhvillua Ministeriali i 3-të Botëror për Sigurinë Rrugore. Me pjesëmarrjen e rreth 1700 delegatëve nga më shumë se 140 shtete nga e gjithë bota, Ministri Suedez për Infrastrukturën, z.Tomas Eneroth prezantoi dokumentin final të konferencës, "Deklaratën e Stokholmit". Kërkohej një reagim i shpejtë që është i nevojshëm për të zvogëluar aksidentet në rrugët e botës, ku 3.700 njerëz humbasin jetën çdo ditë. Reduktimi me 50% i vdekjeve deri në 2030-ën është objektiv i "Deklaratës së Stokholmit", ku ndër të tjera, propozohet një limit shpejtësie prej 30 km/h në rrugë ku ka lëvizje makinash dhe njerëzish njëkohësisht.

Auto Club Albania

Në këtë konferencë shumë të rëndësishme ndërkombëtare është përfaqësuar edhe Automobile Club Albania me presidentin Niko Leka dhe anëtarin e Bordit, Eno Zeneli. ACA është anëtare e FIA-s që prej 2008-ës, ndërsa prej nëntë vitesh organizon Konkursin Kombëtar "Të Sigurt mbi Dy Rrota" me qëllim edukimin e fëmijëve 10-12 vjeç në lidhje me rregullat e qarkullimit rrugor nëpërmjet ushtrimeve praktike me biçikleta. Leka dhe Zeneli ishin të pranishëm gjatë punimeve të Ministerialit së bashku me 62 klubet anëtare të FIA-s nga 32 shtete. Gjithashtu, që prej 2017-ës, Auto Club Albania është partner zyrtar i Aleancës Lindore për Transport të Sigurt dhe të Qëndrueshëm (EASST). Dhe kjo Aleancë e zhvilloi takimin e përvitshëm të partnerëve të saj në Stokholm, dy ditë përpara Ministerialit.

"Takimi ynë vjetor i partnerëve ofron një mundësi për t'u bashkuar, për të shkëmbyer përvoja, për të diskutuar strategjinë dhe për të mësuar nga njëri-tjetri. Është një kohë kur partnerët rinovojnë lidhjet e tyre, shkëmbejnë aftësitë dhe praktikat më të mira, diskutojnë pengesat e zakonshme dhe mësojnë se si të përmirësojnë rezultatet e tyre", bëri të ditur EASST në njoftimin e saj. Gjatë Ministerialit është lançuar edhe fushata "This is my Street", një aksion për rrugë të sigurta dhe të shëndetshme. Në takimin e EASST ka marrë pjesë edhe anëtari i Bordit të Auto Club Albania, Eno Zeneli, i cili ka mbajtur edhe diskutimin e tij.

FIA

"Milionë jetë njerëzish për të shpëtuar në rrugë" është libri i Presidentit të FIA-s, Jean Todt i publikuar përpara Ministerialit të 3-të Botëror për Sigurinë Rrugore. Në këtë libër, Jean Todt e kthen në çështje faktin që duhet një revolucion për sigurinë në rrugë. Ai përfaqon një qasje me një "sistem të sigurt" me qëllimin ambicioz për të eliminuar plotësisht viktimat. "Ne kemi nevojë urgjente nga qeveritë në të gjithë botën. Ne e dimë shkallën e problemit dhe çfarë duhet të bëhet. Është koha për të rritur dhe ofruar ndryshime rrënjësore", deklaroi Todt. Ai është

zgjedhur President i FIA-s në 2009, ndërsa është edhe i Dërguari Special i Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara për Sigurinë Rrugore që prej 2015-ës. Todt ka mbajtur fjalim gjatë ceremonisë hapëse dhe mbyllëse të Ministerialit në Suedi. "Qëllimi ynë është të sigurojmë që sistemet e transportit, pavarësisht se si konfigurohen, të jenë të sigurta, të qëndrueshme dhe të barabarta. Për ta bërë këtë, është një gjë që mund dhe duhet ta sigurojmë ndërsa udhëtojmë për në shtëpi. Të gjithë të angazhohemi ta bëjmë sigurinë vlerën themelore të asaj se si ne veprojmë në interes të sigurisë rrugore për të gjithë. Ne duhet të ndërjegjësohemi që siguria është forca shtytëse e zhvillimit të lëvizshmërisë dhe transportit. Vullneti për të vepruar ekziston, ndërsa ne e kemi dëgjuar këtë edhe nga ministrat. Ne siguroam një interes të madh, mobilizuam aktorët dhe mblodhëm mjetet e nevojshme. Sot, ne mund të shtojmë përbërësin përfundimtar: një angazhim për ta bërë sigurinë vlerën thelbësore të të gjithë asaj që ne bëjmë si qytetarë, ministra, ekspertë të sigurisë rrugore, prodhues dhe konsumatorë, kur bëhet fjalë për sistemet tona të lëvizshmërisë", deklaroi ndër të tjera Jean Todt në fjalën e tij përmbyllëse në fund të Ministerialit të 3-të Botëror për Sigurinë Rrugore.



AUDI RS 6 AVANT

Me një dizeno më agresive se kurrë, kjo makinë bën një hap të ri përpara: një motor më eficient dhe rendiment superior. E kemi testuar paraprakisht në rrugët e Kalifornisë

Një makinë perfekte për çdo lloj kërkese apo pretendimi. Natyrisht, nuk ka ekzistuar kurrë një e tillë dhe ndoshta nuk ka për të pasur ndonjëherë. Por, nëse do të imagjinonim një makinë të aftë për t'iu afruar këtij koncepti, padyshim që do të ishte Audi Rs 6 Avant, të cilin unë e kam drejtuar paraprakisht. Me perfeksion unë kuptoj aftësinë për të kënaqur një gamë shumë të madhe nevojash si dhe çmimin. Thënë ndryshe, të zgjidhet një model i vetëm në një garazh plot me makina. Dhe gjithmonë, por sidomos me këtë gjeneratë të re, seria e modeleve të makinave të prodhuesit gjerman është një nga të paktat marka që i përgjigjen këtij identikiti. Sistemi elektronik modern bën të mundur që vetëm me një buton (moduli RS në timon), ndryshon në mënyrë sensoriale karakterin e makinës. Me amortizatorë pneumatikë Comfort, dy dalje të mëdha dhe motor V8 4.0 bi-

turbo (në xhiro të ulta punon me katër cilindra). Ai mund të fiket dhe pastaj është gati të fluturojë nga 55 në 160 km/orë falë motorit hibrid të butë me 48 V dhe të duket sikur udhëton me një A6 turbodiesel. Ka të gjitha avantazhet që të jep komoditeti, por edhe shumëllojshmëri, ku përfshihet hapësirë e bollshme e kabinës për pesë persona me një bagazh me hapësirë të bollshme, pa llogaritur këtu edhe mbajtëset mbi tavan për të transportuar pajisje për ski apo mbështetësen për sërif, etj. Makina është e kompletuar më së miri për rrugë të tilla si ato që gjarpërojnë edhe nëpër plazhet kaliforniane.

NJË MAKINË BIPOLARE

Në raste të caktuara, presioni mbi tastin magjik "RS mode" mund të bëjë që versioni RS 6 të transformohet në fraksion të sekondës në një makinë që mund të të shqetësojë nëpër kthesa, sidomos modelet sportive më të ulta se

Motori V8 hibrid 48 volt rikuperon energjinë deri në 12 kW dhe e grumbullon në një bateri me jone litiumi duke e rishpërndarë në rrjetin e bordit. Shpejtësia është e limituar deri në 250 km/orë, por me kërkesë mund të rritet deri në 280 ose 305 km/orë



**GRILA MË E ULËT DHE MË E GJERË,
KOFANO MUSKULOZE, FËNERËT TË
A7 SPORTBACK DHE ANËT SHUMË TË GJERA**





Këtu poshtë është butoni "RS mode" për të bërë seleksionimin e dy modaliteteve të drejtimit sportiv, të personalizuar nëpërmjet infotainmentit, për të dalluar reagimin e motorit, të kambios, sustave, timonit, diferencialit dhe zhurmave të shkarkuesve të gazrave



30 cm. Fuqia prej 600 kuaj fuqi dhe moment përdhredhës maksimal 800 Nm e motorit V8 biturbo, bën që ti të ndjesh në shpinë goditje dhe zhurma të fuqishme dhe e gjithë makina bëhet si një copë mermeri, që nga timoni deri tek veshja e sediljeve. Por, nëse në rastin e fundit parapëlqehet Drc me balestra çeliku, janë amortizatorët e rregullueshëm dhe sistemi hidraulik që reduktojnë dridhjet dhe lëkundjet. Kështu, makina RS 6 Avant bëhet më precize, e mprehtë si një teh thike dhe shumë e zhdërvjellët, pavarësisht peshës së madhe që ka mbi shpinë.

VLERËSIM PËR SHKATHTËSINË

Futja e katër rrotave aktive është një bonus i vërtetë. Parimi i funksionimit të tyre, tashmë është i njohur.

Në shpejtësi të ulta, gomat e pasme veprojnë në kundërfazë, ndërsa në ecjet më të shpejta ato lëvizin në të njëjtin drejtim me të përparmet në mënyrë që të rrisin stabilitetin. Kur boshti përpara punon në drejtim të kundërt me boshtin mbrapa, hapi i veturës shkurtohet virtualisht. Një gjë e tillë është e dobishme gjatë parkimit, por akoma më shumë në segmente rrugore me kthesa të njëpasnjëshme. Në këto raste mund të përdoret më pak kthimi i timonit dhe turiri i makinës futet brenda kthesës me precizion dhe shpejtësi të madhe. Kështu, trajektorja në kthesë është gati inekzistente. Nëse makina ka diferencial sportiv që e mënaxhon momentin përdredhës maksimal në mënyrë asimetrike ndërmjet gomave të pasme, atëherë loja bëhet më interesante. Për të përfituar këtë

kënaqësi, natyrisht që duhet të shtosh disa mijëra euro të tjera mbi çmimin bazë prej 126.400 euro. Në këtë mënyrë sigurohet një nga paketat Dynamic (Standart, Plus dhe Race), të cilat përmbajnë këto module teknike, ndër të cilat edhe impiantin e frenimit karboqeramik, që e redukton peshën me 34 kg. Këto janë elemente që nuk perceptohen nga jashtë, por ndërkaq ndryshimet në dizajn janë evidente, të cilat këtë herë janë bërë me dorë jo të lehtë. Kështu, duke përjashtuar tavanin dhe dyert përpara, gjithçka tjetër ka ndryshuar, është 80 mm më e gjerë, rrotat janë 22 inç, fenerët laser të A7 Sportback, kofano me bateri ndihmëse, grila e radiatorit është më e ulët dhe më e gjerë. Në një vështrim nga jashtë, versioni A6 Avant duket si një tjetër makinë.

4.0 TFSI QUATTRO

Motori

- Përpara vertikal
- V8 (90°) biturbobenzinë
- Cilindrata 3.996 cm³
- Fuqia maksimale 441 kW (600 kf) në 6.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 800 Nm nga 2.050 në 4.500 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion integral
- Kambio automatike me 8 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 250 km/h
- 0-100 km/h 3,6 s
- Përkueshmëria mesatare 8,7 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 293 cm
- Gjatësia 500 cm
- Gjerësia 195 cm
- Lartësia 149 cm
- Peshë 2.075 kg

Çmimi

- 126.400 €



RENAULT CAPTUR

Ky Suv francez rinovohet plotësisht. Hapësira rritet, shtohen të dhënat për karakteristikat e rrugës dhe përmirësohet komforti. Në ndërtimin e kësaj platforme të re ka meritë edhe Clio. Po pritet edhe një version plug-in hibrid

Për ti qëndruar besnik vetes, duhet të ndryshosh. Ky është një parim i shtrenjtë për Renault-in, i cili pasi kishte nisur punën edhe për gjeneratën e re të Clio-s, ndaloi edhe tek versioni i ri Captur. Ky edicion i dytë i crossoverit ruan edhe përshtatjen dhe funksionalitetin e modelit të mëparshëm, i cili ka pasur shitje të shumta (që nga viti 2013 janë prodhuar 1.5 milionë makina, 162.000 prej të cilave kishin destinacion tregun italian). Ndërkaq, versioni Captur rritet edhe në dimensione: 11 cm më i gjatë duke arritur në total 423 cm. Edhe dizeno është në një nivel shumë të mirë. Dallojnë detaje stilistike të

tilla si shiriti i mesit më i lartë, tavani i ngritur, grupi optik Led dhe rrota që arrijnë diametrin deri 18 inç.

HAP PËRPARA NË CILËSI

Duke parë pas anës së jashtme, duhet thënë se version i ri ka një platformë totalisht të re, një Cmf-B e projektuar për të ecur me hapin e kohës në termat e teknologjisë dhe sistemit elektrik. Në 2020 në fakt do të dalë në qarkullim versioni plug-in hibrid, i cili do ti shtohet gamës që përmbledh tre motorë turbobenzinë (nga 100 deri 155 kuaj fuqi) dhe dy motorë diesel (nga 95 deri 115 kuaj fuqi) përveç atij turboben-

zinë Gpl 100 kuaj fuqi. Çmimet nisin nga 17.700 euro. Në kabinë, ndryshimi cilësor është i dukshëm dhe i prekshëm në cilësinë e materialeve, sidomos te ato që janë përdorur në pjesën e sipërme të kroskotit si edhe në dyer. Mund të kemi një rezervë të vogël për cilësinë në ato zona, të cilat bien më pak në sy. Në kompleks, bordi ka më shumë hapësirë, sidomos për ata që janë në sediljet mbrapa. Kapaciteti i bagazhit, sipas prodhuesve shkon në 536 litra. Ulëset mund të rrëshkasin deri në 16 cm në gjatësi, por është për të ardhur keq që nuk janë të disponueshme sediljet e lëvizshme. Sediljet janë të larta, komode dhe garantojnë një

suport komod në kthesa. Është brilant motori 1.3 turbobenzinë TCE me 131 kuaj fuqi, i ndërtuar në bashkëpunim me Daimler. Ai ka moment përdredhës maksimal 240 Nm, që është garanci për elasticitet diskret. Ndërkaq, kambio e saj automatike me dy freksione dhe 7 raporte, i realizon butë ndryshimet dhe vepron shpejt kur përdoret në modul manual. Në aspektin e komfortit duhet thënë se i absorbon mirë gropat dhe pjesët e ashpra, duke e mbajtur makinën të mbledhur edhe kur rritet ritmi. Në këtë pikë është e mundur të vlerësohet timoni, i cili është më i saktë dhe më pak vertikal se më parë.

Omar Abu Eideh



Tek versioni Captur debuton sistemi i instrumentave dixhitale në panelin 10,2 inç. Infotainmenti është në një ekran me prekje vertikale 9,3 inç. Ka gjithashtu edhe karikim wireless për smartphon



INTENS TCE 130 EDC

Motor'i

- Përpara horizontal
- L4 turbobenzinë
- Cilindrata 1.333 cm³
- Fuqia maksimale 96 kW (131 kf) në 5.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 240 Nm në 1.600 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion përpara
- Kambio automatike me 7 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 193 km/h
- 0-100 km/h 9,6 s
- Përshkueshmëria mesatare 18,0 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 264 cm
- Gjatësia 423 cm
- Gjerësia 180 cm
- Lartësia 158 cm
- Pesha 1.259 kg

Çmimi

- 24.900 €



MERCEDES-BENZ A 250 E

Modeli i ri i kompanisë gjermane pasurohet me motor hibrid plug-in që e lejon makinën të përshkojë më shumë se 60 km me zero emetime. Po pesha e baterisë? Nuk ndikon në aftësitë e mira në rrugë



Platformat modulare që krijojnë skeletet e veturave moderne, prej kohësh kanë qenë guri i themelit për llogaritjen ekonomike. Këtu e ka bazën edhe mbështetja thujse e plotë mbi komponentët bazë të modeleve të mëparshme. Po marrim si shembull modelin e ri gjerman Mercedes Classe A 250 Eq-Power, hibrid plug-in. Ai shfrytëzon arkitekturën Mfa të aplikuar që në 2011-ën për makinat me motor transversal dhe traksion në gomat e para ose integral. Më pas është rinovuar për tu bërë makinë elektrike. Aty janë shfrytëzuar shtatë modele. Makina ka paraqitje të jashtme të mirë dhe synon shitjen te klientët të ndryshëm. Elementët e përafërta ndihen edhe te timoni, ashtu siç e tregon edhe një test i shkurtër me modelin monovolum B

250 si edhe prova e parë e crossoverit të ri GLA.

NJË NDRYSHIM I BUTË

Filozofia e këtij modeli Class A është e njëjtë me atë të modeleve të tjera hibrid plug-in. Janë perfekte në përdorimin elektrik në segmentin shtëpi-zyrë (në këtë rast, autonomia me zero emetim gazrash i kalon 60 km me ciklin WLtp) dhe me motorin termik të rezervuar për raste të veçanta. Duke drejtuar një A 250 E është e vlerësueshme forca shtytëse e powertrain: 218 kuaj fuqi dhe moment përdredhës maksimal 450 Nm të kombinuara, që i japin jetë një furnizimi të fortë dhe që suportohet mirë nga kambio automatike si dhe nga dopio freksioni. Tetë marshet kanë butësi, megjithëse aktivizimi i motorit termik gjatë ecjes me mo-

dalitetin hibrid ndihet pak. Komandat tek timoni mund të përdoren në mënyrë shumë efikase për të rregulluar intensitetin e rikuperimit të energjisë. Mund të kemi një rezervë për sa i përket reagimit gjatë frenimit, që mund të ishte më i moduluar gjatë kalimit nga rigjenerativ në real. Për sa i përket modelit A 200 me të njëjtin motor 4-cilindërsh 1,3 turbobenzinë, sistemi elektrik peshon rreth 200 kg. Por, edhe pesha më e madhe nuk e ndryshon shumë dinamikën e ecjes së makinës, e cila ngelet e zhdërvjellët edhe nëpër kthesa, aty ku vlerësohet feedback-u i sistemit të drejtimit, preciz dhe progresiv, i aftë për të kaluar mirë edhe segmente rrugore të vështira. Për më tepër ka si bonus edhe një relaks akustik gjatë ecjes në modalitetin elektrik.

Omar Abu Eideh

EQ-POWER

Motori

- L4 turbobenzinë
- Cilindrata 1.332 cm³
- Fuqia 120 kW (163 kf)
- Elektrike 75 kW (102 kf)
- Fuqia maksimale e sistemit 160 kW (218 kf)
- Momenti përdredhës maksimal (450 Nm)
- Me jone litiumi 15,6 kWh

Transmisioni

- Traksion përpara
- Kambio automatike me 8 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 235 km/h
- 0-100 km/h 6,6 s
- Përshkueshmëria mesatare 71,4 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 273 cm
- Gjatësia 442 cm
- Gjerësia 180 cm
- Lartësia 144 cm
- Pesha e padeklaruar

Çmimi

- 42.397 €



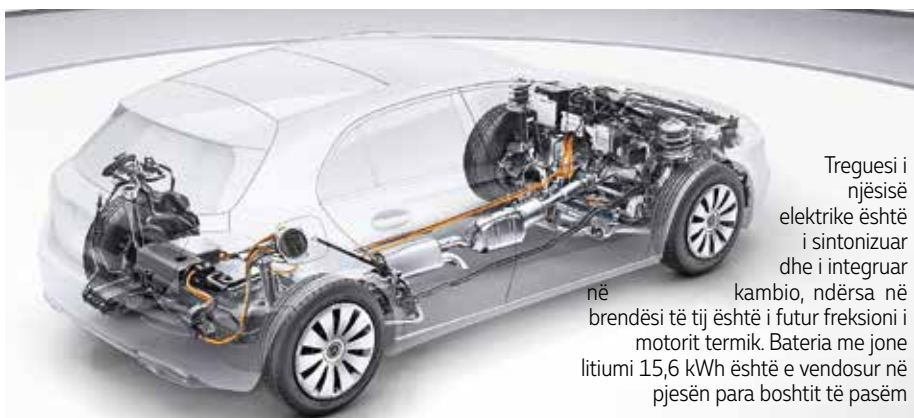
Me një Wallbox 7,4 kW, bateria karikohet në 1 orë e 45 minuta. Në Infotainment pasqyrohet pozicioni i kolonave dhe diagramet e konsumit

GLA

GJITHÇKA E RE



Është e strukturuar mirë për të lëvizur pa probleme në qytet, me pozicionin e drejtimit të lartë dhe tërheqës sidomos për femrat, modeli GLA është një makinë "dinake", receta origjinale e së cilës pritet të rivijë si gjeneratë e dytë në pranverën e 2020-ës. Është gjithmonë një crossover dhe pëlqen ekskursionet off-road, veçanërisht tani që modeli i ri GLB mund të lëvizë lehtësisht në terren me baltë. Kujdesi nuk duhet nënvlerësuar, por sidoqoftë lartësia e makinës dhe këndet e platformës japin mundësinë që të lëvizësh edhe jashtë rrugë, në terrene të vështirësisë mesatare. Aq më tepër kjo është e mundur në saj të traksionit 4x4 dhe ndihmës gjatë lëvizjes në zbritje. Nga jashtë është e maskuar dhe nuk duket, ndërsa në brendësi është e kuruar. Kroskoti është tashmë i vlerësuar. Është ai i Classe A dhe B.



Treguesi i njësisë elektrike është i sintonizuar dhe i integruar në kambio, ndërsa në brendësi të tij është i futur frekioni i motorit termik. Bateri me jone litiumi 15,6 kWh është e vendosur në pjesën para boshtit të pasëm



DS 7 CROSSBACK E-TENSE

Edhe Suv-i francez trajton çështjen elektrike. Dhe e trajton atë në aspektin e performacës, me një motor hibrid plug-in me 300 kuaj fuqi

nga **Carlo Bellati**

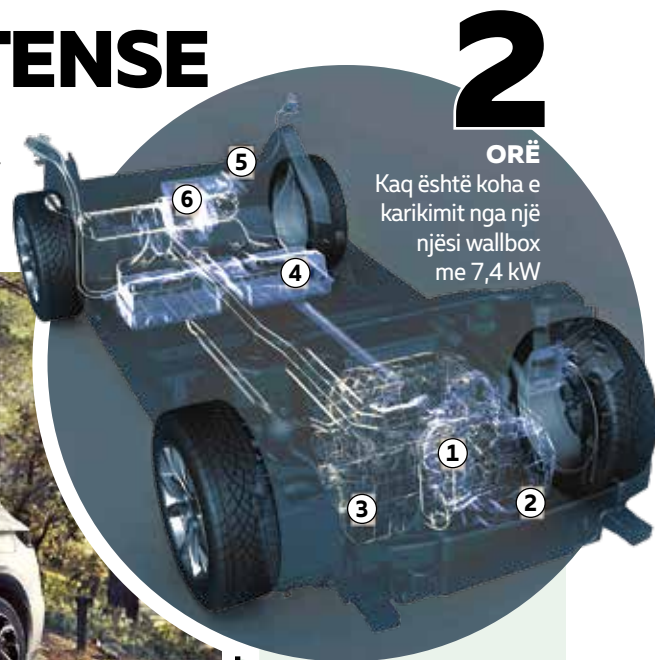


ZERO EMETIME

Si të gjitha makinat hibride të karikueshme, edhe DS7 E-Tense mund të lëvizë vetëm me motorët elektrikë dhe bateritë: 58 kilometra autonomi të deklaruar (rreth 45 në realitet) dhe për shumë njerëz mund të jetë efikas për rrugën shtëpi-pune. Më pas nis punën motori termik.

FINITURA

Stili i DS është me të vërtetë i veçantë: ose e dashuroni, ose e urreni, nuk ka rrugë të mesme. Cilësia që perceptohet është e një niveli të mirë dhe duket superiore falë modelimit. Është e kuruar edhe në detajet më të vogla dhe kjo ndihmon të duket më ekskluzive dhe jashtë normales.



2

ORË
Kaq është koha e karikimit nga një njësi wallbox me 7,4 kW

INTEGRALE DHE ME DY MËNYRA

E realizuar në platformën Emp2 të Peugeot 3008 dhe 5008, DS 7 E-Tense ka shtuar në motorin Puretech **(1)** prej 1.6 litrash dhe 200 kuaj fuqi, dy njësi elektrike, një për boshtin para **(2)** prej 110 kuaj fuqi dhe një për boshtin mbrapa **(6)** prej 112 kuaj. Sistemi kompletohet me një bateri **(4)** me jone litiumi prej 13,2 kWh që karikohet nëpërmjet një prize Mennekes **(5)**. Kambio automatike **(3)** me tetë raporte dhe traksion integral i vazhdueshëm.



SI PUNON

Qendra e sistemit hibrid është përgjdhësi i mënyrës Drive, i cili ka katër modalitete: vetëm elektrike, hibride, sport dhe 4x4. Përkundër masës, makina e nis shumë mirë (0-100 km/h në 5,8 sekonda) dhe nëse ecet me mend, ka konsum të ulët të karburantit. Duhet thënë se 300 kuaj fuqi ta bëjnë drejtimin e makinës më të gëzuar, dhe sigurisht pa humbur asnjëherë rehatinë. Aftësitë e makinës off-road janë befasuese: tërheqje e shkëlqyeshme edhe pa goma të veçanta dhe shpërndarje perfekte e momentit përdredhës maksimal midis dy akseve. Lartësia nga toka 19 centimetra ndihmon në kalimin më të lehtë të pjesëve ku ka gunga. Kambio është e mirë.

MBI 500

Duke bashkuar vlerën e momentit përdredhës të motorit 1.6 benzinë me atë të njësisë elektrike, fuqia e tij mbërrin shumë lart



520

NEWTONMETRO

PËRMBLEDHJE



Motori
Plug-in Hibrid



Cilindrata
1.598 cm³



Fuqia totale
220 kW (300 kf)



Çmimi
nga 51.050 €

EshopWedrop mbërriti

Tani mund të blini online çdo gjë që dëshironi nga dyqanet tuaja të preferuara në Itali, Britaninë e Madhe, USA dhe EshopWedrop do t'i sjellë porositë tek ju në Shqipëri.



info@eshopwedrop.al



www.eshopwedrop.al



EshopWedrop mund ta gjeni në Facebook

EshopWedrop

OPENING DOORS TO ONLINE STORES

Në bashkëpunim me



BMW X6

Një linjë elegante, shumë teknologji dhe një V8 benzinë me mbi 500 kuaj fuqi. Këto janë disa karakteristika të serisë së tretë të Suv coupé të Mynihut. Një makinë që në rrugë ecën mirë, pavarësisht peshës dhe dimensioneve



Edhe më parë, modeli BMW nuk mund të kalonte në rrugë pa u vënë re, aq më tepër tani që versioni i ri është bërë më i gjatë dhe më i gjerë (respektivisht 26 dhe 15 mm më shumë). Ndërsa lartësia është ulur me 6 mm. Pa folur pastaj për rrotat 22 inç si dhe për pjesën përpara ku dopio grilat kanë dimensione të mëdha. Ato harmonizohen mirë me fenerët të rinj lazer që japin një impakt gati skenik. Ekziston gjithashtu mundësia (sipas kërkesës) që ato të shkëlqejnë, falë një sistemi të bërë mirë. Kabina ka më tepër hapësirë falë një pjerrësie më të madhe të mbajtëseve përpara (+2 gradë) dhe rrjedhimisht të xhamit si edhe rritja e hapit me 4 cen-

timetra. Në pjesën e pasme dallojnë fenerët e rinj më të hollë, një sipërfaqe e pjerrët aerodinamike e bollshme si dhe shkarkues gazrash të mëdhenj për ti dhënë forcë bishtit të makinës. Në pjesën e brendshme, modeli X6 paraqet ato elemente që tashmë janë parë në modelin e fundit të BMW-së. Kroskoti i orientuar drejt shoferit dominohet nga dy ekrane të mëdhenj 12,3 inç. Një prej tyre është për instrumentat dhe tjetri për sistemin multimedial. Të dy ata i japin jetë një sistemi Live Cockpit-i. Motori V8 e këtij versioni është një forcë e vërtetë e natyrës dhe jep 530 kuaj fuqi. Në rrugë realizon rendimentin e një makine të vërtetë sportive dhe ka një rezervë fuqie të aftë

për të dalë nga çdo situatë e vështirë.

MË SHUMË MOMENT PËRDREDHËS MBRAPA

Akordi me kambion automa-tike me 8 marshe është perfekt dhe sistemi xDrive kujdeset për të transferuar momentin përdredhës maksimal nga njëri aks tek tjetri sa herë që është e nevojshme. Në kushte normale ngjitjeje, pjesa më e madhe e kuajve fuqi kalon tek rrotat mbrapa. Një gjë e tillë, në saj edhe të diferencialit të pasmë aktiv (M differential), bën të mundur që në kthesa X6 të ketë një zhdërvjelltësi të admirueshme. Meritë kanë edhe amortizatorët aktiv anti-lëkundje si dhe katër

rrotat që kontribuojnë për të neutralizuar jo pak masën e madhe të këtij versioni BMW në kthesat e menjëhershme dhe të forta. Por, nëse përzgjidhen modalitetet e një drejtimi sportiv (Sport dhe Sport+), kjo gjë e bën më të keq reagimin e motorit dhe të kambios, por edhe ashpëron makinën. Terreni i zgjedhur për X6 mbetet autostrada ku makina është në gjendje të garantojë ndryshimet e shpejtësisë me komfortin më absolut. Gjatë udhëtimit me këtë model të madh Suv, ndihesh mjaft mirë në bord, i izoluar nga zhurmat e mjedisit të jashtëm si dhe i asistuar nga një sistem multimedial ndër më të kompletuarit dhe efikasët.

Marco Perucca Orfei



Në kabinë, atmosfera e këtij versioni BMW është mjaft luksoze. Sediljet janë shumë të rehatshme dhe mund t'iu bëhet çdo lloj rregullimi. Pamja për syrin është spektakolare, megjithëse në fillim nuk është shumë e lehtë të orientohesh me komandat e shumta që ofrohen në kroskot



M50i

Motori

- Përpara vertikal
- V8 (90°) biturbobenzinë
- Cilindrata 4.395 cm³
- Fuqia maksimale 390 kW (530 kf) në 6.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 750 Nm nga 1.800 në 4.600 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion integral
- Kambio automatike me 8 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 250 km/h
- 0-100 km/h 4,3 s
- Përkueshmëria mesatare 9,6km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 298 cm
- Gjatësia 494 cm
- Gjerësia 200 cm
- Lartësia 170 cm
- Pesha 2.310 kg

Çmimi

- 107.300 €



VOLKSWAGEN GOLF

Pavarësisht performancës, seria e tetë shkurton qartë urën me versionet e mëparshme. Ka një teknologji hibride të butë 48 volt dhe një kabinë të versionit 2.0. Ndoshta një detaj i vogël por që po merret seriozisht nga ana e Volkswagen

nga **Matteo Valenti**

1.5 E-TSI DSG STYLE

Motori

- Përpara horizontal
- L4 turbobenzinë
- Cilindrata 1.498 cm³
- Fuqija maksimale 110 kW (150 kf) në 5.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 250 Nm nga 1.500 në 3.500 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion në rrotat para
- Kambio me dopio freksion me 7 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 224 km/h
- 0-100 km/h 8,5 s
- Përshkueshmëria mesatare, e padeklaruar

Përmasat dhe pesha

- Hapi 263 cm
- Gjatësia 428 cm
- Gjerësia 178 cm
- Lartësia 145 cm
- Peshë: e padeklaruar

Çmimi

- 32.650 €

PESË PËR NISJE

Lista e çmimeve të Golf-it, tani për tani, është e thjeshtë dhe e rregullt, me dy modele benzine me kubikë të ndryshëm, një turbodiesel në dy nivele të energjisë dhe një teknologji hibride të butë që bazohet te modeli me benzinë me kubaturë më të mëdha. Sidoqoftë, në të ardhmen, gama është destinuar të zgjerohet, për shembull me futjen e hibridit prej 48 voltësh në motorin me tre cilindra me benzinë (me fuqi të pandryshuar, 110 kuaj fuqi) dhe një version 130 kuaj fuqi, 1.5 (aktualisht është në dispozicion vetëm me 150 kf). Gjithashtu të planifikuara janë plug-in, të cilat do të bazohen në katër cilindra 1.4 litra me 204 ose 245 kuaj fuqi (në rastin e GTE), dhe TGI me metan (1.5 litra dhe 130 kuaj fuqi).

1.0 TSI Evo	110 kf	Manuale	25.750 euro
1.5 TSI Evo Act	130 kf	Manuale	nga 27.100 euro
1.5 eTSI	150 kf	Dsg	nga 30.800 euro
2.0 TDI 115	115 kf	Manuale	nga 29.600 euro
2.0 TDI 150	150 kf	Dsg	nga 33.900 euro



Në dizajnin e jashtëm i qëndron plotësisht natyrës së vet, por brenda automjetit kanë ndryshuar aq shumë karakteristika të cilat e identifikonin Golfin, sa mund t'ju duket gati i panjohur. Pjesa brenda mbetet besnik e traditës deri në detaje. Madje edhe "poshtë lëkurës" mund të flasim për traditë, duke pasur parasysh se kjo gjeneratë e tetë lindi falë platformës multifunkionale të Mqb dhe nuk parashikon ndryshime thelbësore në bazën e rrotave (madje as për gjatësinë). Kjo konfirmohet edhe nga bagazhi, i cili mbeti identik në kapacitet në krahasim me serinë e mëparshme: 380 litra.

PROJEKTIMI CX

E megjithatë, edhe pse përmasat janë lehtësisht të njohura, nuk mungojnë disa veçori të reja të rëndësishme. Dritat tashmë janë LED (Matrix në versionet më të mira) dhe kanë një pamje krejtësisht të re nga e kaluara. Ndoshta kjo është edhe arsyeja pse ky version duket risi nga ana e Volkswagen. Dizajni i ri ka bërë të mundur gjithashtu përmirësimin e aerodinamikës, me Cx që ka kaluar nga 0.30 në 0.275, dukshëm më efikase.

Ndjesia që të krijohet në shikim të parë është se ky Volkswagen ka fituar më shumë terren përpara konkurrencës, të paktën në mënyrën e ndarjes së kabinës. Jo vetëm

sepse pothuajse të gjitha versionet dalin nga fabrika me dy ekrane të bashkuara 10.25 inç, por edhe sepse sistemi multimedia D ndërhyr me thjeshtësi dhe është i plotë. Çelësat fizikë thuajse nuk janë më, duke i dhënë kroskotit një pamje absolutisht të pastër dhe moderne. Sigurisht, zgjedhja tradicionale mbetet ende më e preferuara në shumë këndvështrime, pasi përcjell një stil më të thjeshtë dhe ka më pak shpërqendrimë, por duhet pranuar që këtu të gjitha sipërfaqet e teknologjisë reagojnë në mënyrë perfekte. Një ndryshim teknologjik që shkon paralelisht me cilësinë, diçka që mund ta hasim edhe në versionin e ri. Madje ka disa detaje intriguese, siç janë dritat e ambientit, ndërsa





DIXHITALIZIM

**ÇDO VEPRIM
ME ANË TË ZËRIT**

Komandat zanore, të cilat mund aktivizohen me një "Hello, Volkswagen", funksionojnë shumë mirë. Falë pranisë së një sim virtual, falë disa fjalëve specifike kërkojnë ato çfarë ju interesojnë, pika të tilla si restorante dhe hotele, por edhe të shfrytëzoni shërbimet e Alexa-s. Përveç kësaj, ju mund të rregulloni kondicionerin (në mënyrë opsionale) me fraza spontane dhe jo të paracaktuara. Jo keq, duke pasur parasysh që sistemi pranon komandat e zërit edhe nga pasagjerët e tjerë, duke vepruar në sajë të asaj pjese që vjen komanda.

Butonat fizikë ndodhen vetëm në timon, në bordin qendror dhe në panelet e dymve. Të gjitha kontrollet e tjera, përfshirë ato të vendosura midis daljeve të ajrit, janë me teknologjinë "touch screen". Më poshtë, në të djathtë, shohim levën e re automatike të transmetimit me përcjellje, e cila është me të vërtetë një risi



MBI 30 MILIONË

Në harkun kohor të 45 viteve, Golf ka arritur një sukses të jashtëzakonshëm tregtar që ka lënë në hije 21.5 milion njësi të Beetle. Për tu theksuar, për sa i përket shitjeve, njësitë më të shitura i numëron seria e parë dhe e fundit.





DETAJE QË KANË RËNDËSI

Megjithatë, ngjashmëria mbetet e pamohueshme me gjeneratën e mëparshme. E gjithë pjesa brenda është ri-dizenuar nga e para. Përqendrohuni në detaje për të zbuluar se çfarë është e re. Për shembull, shikoni dritat LED, të cilat tani shfaqin një ndriçim krejtësisht të ri në krahasim me modelet e mëparshme.

◀ plastika e fortë shfaqet vetëm në pjesën e poshtme të automjetit: ndoshta e përdorur pak më shumë se sa duhej.

Kur jeni në drejtim, do të zbuloni një tjetër risi. Për herë të parë, modeli gjerman më i dashur për italianët vjen në një version hibrid të butë prej 48 volt, i cili ju lejon të rikuperoni një sasi të konsiderueshme energjie gjatë frenimit. Nuk udhëtoni me energji elektrike, si në variantet më komplekse dhe më të shtrenjta, por falë një gjeneratori të veçantë, mundësuar nga një bateri shumë e vogël litiumi. Një nxitje e vogël, e cila vepron vetëm në metrat e parë, kur ndizni automjetin. Rrotat fillojnë të lëvizin pas një nisje të ngadaltë. Sistemi, në

çdo rast, përdoret për të rindezur gjithashtu motorin sa më shpejt. Për shembull, pas ndërhyrjes Start & Stop ose në një shpejtësi të konsiderueshme, gjatë përfundimit të një faze (makina vazhdon procesin në mënyrë neutrale, me fikjen e motorit termik).

Sigurisht, drejtuesi i gjithçkaje mbetet motori 1.5 turbobenzinë prej 150 kuaj fuqi, i cili, pas një nisje të ngadaltë, siç ndodh shpesh me motorë të vegjël, fillon të përshpejtojë me bindje drejt intervalit. Kjo është konfirmuar, të paktën nga performanca: 8.5 sekonda në 0-100 km/h në letër tregon se ky model qëndron larg spektrit të një performace të ulët. Për t'u vlerësuar është edhe momenti përdredhës maksimal, 250 Nm në

1.500 xhiro, por edhe kambio automatike, një Dsg me shtatë raporte që është i shpejtë dhe i saktë, ndërsa zhurma thuhajse është e papërfillshme në ndryshimet e marsheve. Për momentin, kambio automatike është e vetmja që përcjell butësi në 48 volt. Në versionet manuale, ju duhet të krijoni një lidhje me motorin klasik termik, pa ndihmën e teknologjisë hibride. Është për të ardhur keq, sepse kjo duket një zgjidhje ideale, të paktën duke gjykuar nga rezultatet e kompjuterit në bord, në fund të provës: më shumë se 17 kilometra me një litër nuk është aspak keq, sidomos kur je duke kryesuar listën e shitjeve.



PEUGEOT 2008

Gjenerata e dytë e crossover-it francez bën një hap cilësor; është më e gjatë (arrin në 4,3 metra), ka më tepër hapësirë si dhe e është e pajisur mirë në aspektin e infotainment dhe sistemeve të sigurisë Adas

nga **Simonluca Pini**

Një platformë dhe tre sisteme motorike të ndryshme. Modeli i ri Peugeot 2008 nisët nga ky koncept për të dalë në rrugë me tre versione: me benzinë, me naftë dhe elektrik, pa diferenca në pamjen e jashtme, kjo falë dizajnit modular Cmp. Është një platformë që ka ndikuar te ndryshimet në këtë crossover francez: gjatësia rritet me 15 cm dhe arrin në 4,3 metra. Kjo është një gjatësi që ndoshta do të ketë problem për parkim në qendër të qytetit, por që për shumë njerëz do të pëlqehet si një makinë e mirë familjare. Aspekte të tilla të karrocisë si hapësira apo edhe pajisjet, janë të përshtatshme për familjen. Kështu, bagazhi ka vëllim 434 litra, ndërsa hapësira e këmbëve për ata që rulen në sediljet mbrapa është e bollshme në saj të një hapi prej 261 cm. Ndryshim cilësor ka edhe në kroskot, si në aspektin e asaj që perceptohet së jashtëmi, ashtu edhe në nivelin e infotainment-it me sistem efikas instrumentash 3D, ndërsa në të djathtë është i vendosur një ekran me prekje 10 inç që lidhet si me Apple CarPlay, ashtu edhe me Android Auto. Nuk mungojnë edhe një numër i madh vendesh për vendosje objektivash si dhe 4 fole për vendosje USB (nga të cilat dy janë mbrapa) për të karikuar edhe tabletin e fëmijës gjatë udhëtimit.

Kur flasim për makinë familjare, kjo nuk do të thotë domosdoshmërisht që ajo të ketë pajisje komode dhe të buta, timon pak komunikues apo një lloj "dembelizmi" të përgjithshëm. Dhe Peugeot 2008 është pikërisht e kundërta

e kësaj, veçanërisht në prani të motorit 1.5 BlueHDi me 130 kuaj fuqi të kombinuar me një kambio automatike me 8 raporte që së bashku japin cilësi të vlefshme. Para nisjes, vlerësohet pozicioni i drejtimit falë një sediljeje që jep shumë mundësi për rregullim vertikalisht. Dimensioi i vogël i timonit kërkon një periudhë të shpejtë mësimi për të gjetur pozicionin e përshtatshëm, por pastaj nuk ndjen ndonjë keqardhje për timonin me dimensione klasike dhe ndjen kënaqësi për qëndrueshmërinë e tij në shpejtësi të ndryshme. Gjatë lëvizjes, motori turbodiesel 4-cilindërsh është gjithmonë i gatshëm në bashkëpunim me ekuilibrimin korrekt të kambios, fluide dhe shumë e shpejtë në ndërrimin e raporteve. Ndërsa, në modalitetin Sport, puna e tyre rezulton disi e thatë.

KËNAQËSI EDHE ME VERSIONIN BENZINË

Zbres nga Peugeot 2008, version diesel 130 kuaj fuqi dhe marr çelësat e Peugeot 2008, por version benzinë, me motor PureTech 1.2 litra me fuqi mesatare, të kombinuar me kambio manuale me gjashtë raporte. Pavarësisht strukturës me tre cilindra, motori nuk ka dridhje, madje edhe zhurmat janë pak të ndjeshme. Momenti përdredhës maksimal 230 Nm si dhe 1.750 xhiro janë më se të mjaftueshme që ky crossover të ecë me zhdërvjelltësi dhe për pasojë të ketë një hapje korrekte të transmisionit. Në raste të frenimeve të papritura, apo të lëvizjes "stop&go" që është e zakonshme në ▶



Firma stilistike e modeleve të fundit Peugeot: dritat e ditës Led. Fenerët mbrapa janë ribërë si ato të 3008. Këtu poshtë, janë instrumentet 3D

1.5 BLUEHDI 130 GT LINE

Motori

- Përpara horizontal
- L4 turbodiesel
- Cilindrata 1.499 cm³
- Fuqia maksimale 96 kW (130 kf) në 3.500 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 300 Nm në 1.750 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion në rrotat para
- Kambio automatike me 8 marshe

Performanca

- Shpejtësia maksimale 199 km/h
- 0-100 km/h 10,1 s
- Përshkueshmëria mesatare 21,1 km/l

Përmasat dhe pesha

- Hapi 261 cm
- Gjatësia 430 cm
- Gjerësia 177 cm
- Lartësia 153 cm
- Peshë 1.235 kg

Çmimi

- 30.450 €





NË RRUGË, MAKINA TREGON ZHDËRVJELLTËSI QË FAVORIZOHET NGA PESHA Ë REDUKTUAR. MUNDËSON EDHE TË NDJESH KËNAQËSI GJATË UDHËTIMIT





4



5



◀ trafikun e qytetit, mund të qëndrohet gjatë pa problem duke shtypur pedalin e freksionit, në saj të lehtësisë që ka. Në kthesa, ndjeshmëritë nuk janë të ndryshme nga versioni me naftë. Këtu luan rol të madh pesha, e cila sipas prodhuesit është më pak se 1.200 kg. Në marrjen e shpejtësisë, makina kalon nga 0 në 100 km/h në 9,9 sekonda.

Në një gjatësi rruge prej 150 km që unë përshkova ndërmjet autostradës

dhe qendrës së qytetit, duke përdorur edhe modalitetin Eco, kompjuteri regjistroi një konsum mesatar 1 litër në 15 km. Versioni me benzinë mund të përbëjë një alternativë të vlefshme për ata që kanë kosto të ulët përdorimi, ndërsa është e qartë se po të udhëtohet me mijëra kilometra në vit, versioni me naftë vazhdon të jetë më i avantazhuar. Ndër të tjera, oferta për versione me benzinë përfshin edhe PureTech 1.2

me shkallë fuqie të ndryshme: 100 kuaj fuqi me kambio manuale, 130 kuaj fuqi edhe me kambio automatike Eat8 si dhe 155 kuaj fuqi ekskluzivisht me kambio automatike, të pajisur me GT. Por, përtej llojit të zgjedhur të motorit, vlera e crossover-it francez rritet edhe nga kënaqësia e drejtimit si rezultat i një bilanci të përgjithshëm optimal si dhe një amortizimi të ekuilibruar, që sigurojnë një ndërthurje të

Kabina e marrë nga modeli i 208-ës, është futuriste dhe me nivel cilësor të lartë.

1. Butonë për menaxhimin e asistencës në drejtim të nivelit të 2-të. **2.** Instrumenta tridimensionalë.

3. Infotainment i lidhur me ekran 10 inç. **4.** Komanda për të menaxhuar disa funksione të klimatizatorit. **5.** Hapësirë për vendosje sendesh, që kur hapet mund të bëhet edhe një mbajtës i smartphon-it



ME KËSTE FREE2MOVE

A LEVERDIS ME KËSTE MAKINA ELEKTRIKE?

	KËSTI MUJOR	KONSUMI MESATAR	SHPENZIMI PËR 1.250 KM	TOTALI MUAJ	Vlerat në euro
BENZINË PureTech 130 S&S Eat8	339	16,7 km/l	120	459	
NAFTË BlueHDi 130 S&S Eat8	359	21,1 km/l	88	447	
ELEKTRIKE	385	8,6 km/kWh	36	421	

Duke kërkuar për ti dhënë më tepër hapësirë versionit elektrik, prodhuesi i Peugeot ka studiuar edhe ofrimin me këste të mjetit me kohë të gjatë Free2Move (me kohëzgjatje 36 muaj dhe 45.000 km), gjë që e bën më interesante si teori

Peugeot 2008 ofrohet edhe për tu dhënë me këste "Free2Move", kësti i së cilës është përlogaritur duke mbajtur një kosto përdorimi mujore të barabartë me 429 euro për versionet benzinë, diesel dhe elektrike. Në realitet, sipas studimit tonë, duke supozuar një lëvizje mujore rreth 1.250 km (pra rreth 45000 km në tre vjet sipas parashikimit të

ofertës), për makinën e përdorur, të dhënat e miratuara të konsumimit duken jo shumë realiste. Nga ky testim, makina elektrike (EV) rezulton më bindëse se "rivalet". Kjo, me kusht që ajo të karikohet vetëm në rrjetin e furnizimit vendas, pa përdorur distributorët e shtrenjtë. Një gjë, që në botën reale është pak e vështirë.



dinamizmit me komfortin. Në këtë komfort ndikon edhe një nivel i ulët zhurme i makinës.

NJË ASISTENCË EFIKASE

Ai që është i interesuar të ecë edhe në rrugë të paasfaltuara, duhet të durojë edhe pak kohë, sepse Peugeot 2008 ende nuk është e pajisur me kontrollin Grip, një sistem që përshtat elektronikën me segmente të

ndryshme rrugore. Aplikimi i një aksesori të tillë parashikohet në muajt e ardhshëm, kur nuk do të jetë i çiftëzuar ekskluzivisht si më parë me goma pneumatike për katër sezone.

Por, përkundrazi, tani nuk mungojnë një sërë elementesh që asistojnë në drejtim, që nga frenimi automatik, deri tek rregullimi i shpejtësisë aktive që shoqëron ruajtjen e trajektorës së lëvizjes. Ky është një instrument që bën që

vetura të jetë gjithmonë e aftë të interpretojë mirë çdo situatë, që do të thotë se e mban në mënyrë korrekte drejtimin e korsisë, pa qenë e nevojshme të veprohet mbi timonin.

Ky crossover francez, tashmë i gatshëm, vjen me katër lloj pajisjesh, me tre motorë benzinë dhe dy turbodiesel, me çmime që shkojnë nga 21.050 deri në 31.850 euro. Versioni elektrik shkon nga 38.050 deri në 43.850 euro.



FIAT 500X

Crossover-i më i dashur për italianët vjen me një version sportiv. Kjo i jep atij pak më shumë shkathtësi. Motori 1.300 me 150 kuaj fuqi ka karakterin e duhur ku mund të mbështetet skeleti. Por ndonjëherë, kambio automatike është e pavendosur

nga **Lorenzo Facchinetti** • fotot nga **Paolo Carlini**



1.3 T4 150 CV DCT SPORT

ÇMIMI	MOTORI	FUQIA MAKSIMALE	KONSUMI		EMETIME CO ₂	
27.000 €	L4 turbobenzinë 1.332 cm³	110 kW (150 kf)	I homologuar	Real	I homologuar	Real
			16,8 km/l	12,7 km/l	142 g/km	188 g/km



Me këtë nuk ekziston më rreziku që dikush të mbetet me gojën thatë. Pamja urbane dhe off-road kanë qenë aty. Megjithatë, mungonte një version që të tregonte dinamizëm. Tani, me modelin Sport, Fiat ka mbuluar të gjitha variantet e mundshme të 500X, për të vazhduar të mbetet në zemrat e italianëve. Nga ana tjetër, që nga debutimi i 2014-ës (i ndjekur katër vite më vonë nga një ristilim), modeli është gjithmonë në krye të renditjes së shitjeve të Suv-eve. Dhe kjo ngritje është një armë e mëtejshme për të konsoliduar udhëheqjen.

Joshja e kuqe, një emër dhe një program, kjo është ngjyra e makinës së provës. Ngjyra më e përshtatshme për të nxjerrë në pah elementet specifike të këtij versioni: gri titaniumi për dorezat e dyerve, kapakët e pasqyrës dhe strehëzat e dritave të mjegullës, ndërsa skajet anësore dhe harqet sipër rrotave janë me ngjyrën e karrocisë për t'i afruar vizualisht me asfaltin. Në të vërtetë, është 13 milimetra më e ulët në krahasim me modelet e tjera 500X. Duken gjëra të vogla, por në praktikë ndihmojnë për ta bërë pamjen më agresive, veçanërisht në prani të rrotave 19 inç opsionale.

KOMFORTI MBETET I NJËJTË

Konfigurimi i ulur dhe rripat më të mëdhenj, së bashku me një rivlerësim të drejtimit, janë ndryshimet teknike të bëra në 500X Sport. Duket pak, por në realitet mjaftojnë për të rritur vlerat e crossover-it torinez në aspektin dinamik. Komoditeti nuk ndryshon thajse fare kur krahasohet me modelin 500X me motor 1.3 turbobenzinë me 150 kuaj fuqi dhe kambio Dct. Por, në versionin Cross, opsioni Sport rezulton pak më i fuqishëm në aksin mbrapa. Një rezultat i konsiderueshëm, duke marrë parasysh gomat e kualifikuara (225/40) dhe amortizimet e ulura. Cilësitë e mira të amortizimit dhe masat e shtuara në izolimin efektiv të zërit, vazhdojnë të garantojnë rehati të kënaqshme.

Për sa i përket gomave, janë më të mëdha, ndërsa përbërja e orientuar drejt performancës, bën ndryshimin në aspektin e konsumit dhe frenimit. Për sa i përket frenimit, falë gomës më të madhe, përmirësohet distanca; nga 38,8 metra për 500X Sport me 100 km/orë, në 41,2 te modeli Cross. Për sa i përket përshkueshmërisë, rezistenca më e madhe ka rritur konsumin. Në rastin e Cross është 13,6 km/litër, ndërsa në rastin e Sport është 12,7 km/litër, natyrisht me të njëjtën fuqi lëvizëse. ▶



Versioni Sport përfshin edhe detaje të tjera specifike. Timoni e ka pjesën e poshtme në formë kuadratike, ndërsa pjesët ku vendosen duart janë me kamosh. Strehëza mbi treguesin e kilometrazhit dhe xhirove të motorit është e veshur me kamosh, ndërsa pjesa qendrore e kroskotit ka përbërje të ngjashme me aluminin

TESTET DINAMIKE

MË EFEKTIVE

Ndërhyrjet teknike, megjithëse minimale, kanë përmirësuar pamjen dinamike të 500X. Gjithçka nis nga përshpejtimi anësor, më i lartë në krahasim me modelin Cross (nga 0,97 në 1,03 g), si edhe në ndryshimin e korsiës, qoftë në terren të thatë, ashtu edhe në të lagësht. Rrotat 19 inç dhe shasia më e ulët, kanë reduktuar ndjeshëm rrotullimin, ndërsa makina rezulton më e shpejtë, më progresive dhe më homogjene në lëvizje. Për më tepër, ne vlerësojmë kalibrimin e Esp, ndërhyrja e të cilit është e lëngshme dhe e qartë. Ndërsa, boshti i gatshëm dhe progresiv.

RUAJTJA E TRAJKTORES

Përshpejtimi në kthesë **1,03**
★★★★☆

QËNDRUESHMËRIA

Ndryshim dyfish i korsiës në terren të lagësht **88**
★★★★☆

Ndryshimi i korsiës në rrugë të drejtë **180**
★★★★★

Ndryshimi i korsiës në kthesë **107**
★★★★★



SKEDA

Të dhëna teknike të siguruara nga makina e provës

Motori

- Përpara horizontal
- L4 turbobenzinë
- Cilindrata 1.332 cm³
- Fuqia maksimale 110 kW (150 kf) në 5.250 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 270 Nm në 1.850 xhiro/min

Transmisioni

- Traksion në rrotat para
- Kambio automatike me dopio frekcion me 6 marshe

Gomat

- Dunlop Sport Maxx RT 225/40ZR19 93Y
- Kit riparimi

Përmasat dhe pesha

- Hapi 257 cm
- Gjatësia 426 cm
- Gjerësia 180 cm
- Lartësia 160 cm
- Pesha 1.320 kg



◀ KA MË PAK NËNKTHIM

Nga ana tjetër, siç është përmendur tashmë, modifikimet karakteristike të këtij versioni sjellin disa përfitime në dinamikën e drejtimit. Testet tona të qëndrueshmërisë, dëshmojnë për këtë (shiko foton në faqen përballë). Modeli Sport ka kufij më të lartë të ruajtjes së trajektorës anësore, të nënvizuara gjithashtu nga një prirje më e ulët ndaj nënkthimit. Dy pikë të tjera

në favor të bilancit të përgjithshëm të mirë të 500X, i cili për gatishmëri dhe trajtimin është një nga modelet crossover më të këndshme në rrugë. Veçanërisht nëse është i pajisur me një motor 4-cilindrësh, 1.3 Firefly prej 150 kuaj fuqi dhe 270 Newtonmetro, një motor i shkëlqyer me një përgjigje të menjëhershme, veçanërisht në xhiro të ulta.

Është për të ardhur keq që ndonjëherë,

kambio me dopio-frekcion me gjashtë marshe, nuk e mban ritmin. Në fakt, në situata të caktuara, logjika e funksionimit duket disi e pavendosur në vendosjen e raportit të duhur në momentin e duhur. Për shembull: ndonjëherë ngjitet në mënyrë të papritur, ndërsa në raste të tjera bën të kundërtën dhe kërkon më shumë kohë për t'u bindur, siç është rasti i zbritjes së një marshi.

PERFORMANCA

SHPEJTËSIA km/h	
Maksimale	202,4
PËRSHPEJTIMI sekonda	
0-60 km/h	4,3
0-100 km/h	9,2
0-120 km/h	12,9
0-130 km/h	15,1
400 metra nga një ndalesë	16,8
Shpejtësia e daljes (km/h)	137,1
1 km nga një ndalesë	30,6
Shpejtësia e daljes (km/h)	170,0
PËRSHPEJTIMI NË D sekonda	
70-90 km/h	4,0
70-120 km/h	9,2
30-60 km/h në të III	5,7
FRENIMI metra g	
100 km/h me ngarkesë minimale	38,8 1,01
160 km/h me ngarkesë minimale	92,8 1,08
100 km/h në asfalt të thatë + zhavorr	44,8 0,88
100 km/h në asfalt të lagur + akull	106,2 0,37

KONSUMI

PËRSHKUESHMËRIA NË D km/litër		
90 km/h	18,6	
100 km/h	16,5	
130 km/h	11,8	
150 km/h	9,7	
PËRSHKUESHMËRIA MESATARE & AUTONOMIA		
Lloji i rrugës	km/litër	km
Qytet	12,0	575
Ndërrurbane	13,9	668
Autostradë	12,5	598
Mesatarja reale	12,7	609
Mesatarja e homologuar	16,8	806
Gabimi i kompjuterit (%)		4,0

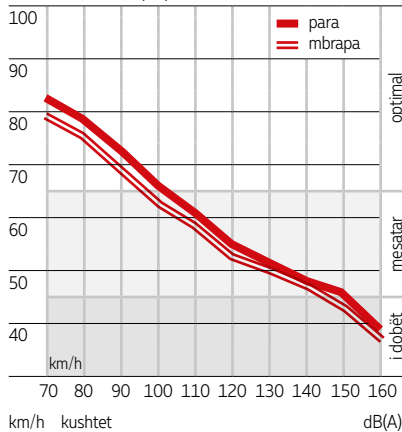
MANOVRUESHMËRIA

	Diametri minimal i kthesës (metra)	11,6
	Rrotullime të timonit	2,6
	Pesha e timonit në manovër (kg)	1,5
	Pesha e freksionit statike/dinamike (kg)	-

KOMFORTI

AKUSTIK

Indeksi i artikullimit (A.I.)

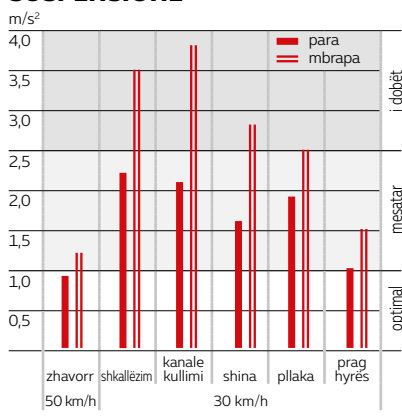


km/h kushtet	dB(A)
50 në asfalt	59,4
50 në asfalt drenazhues	66,5
50 në zhavorr	74,6
Përshpejtim maksima	74,4

START&STOP (vibrimet e sedijes së drejtuesit) m/s²

Nisje	0,07
Ndalim	0,04
Regjim minimal	0,01

SUSPENSIONE



TË DHËNAT E VETURËS

PESHA

Në kushtet e provës (kg) **1.520**
Shpërndarja e masës



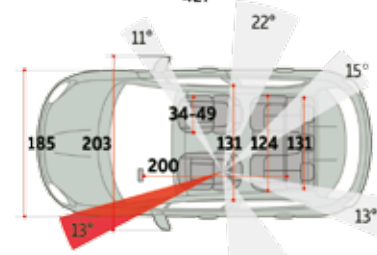
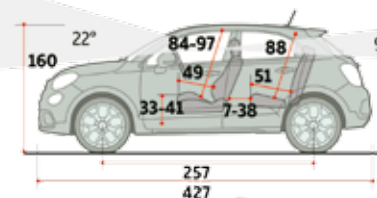
AERODINAMIKA

Cx rrugor **0,348**
Sipërfaqja ballore (m²) **2,401**

HAPËSIRA & SHIKUESHMËRIA



përmasat në centimetra, këndet në gradë



Këndet e errëta **105° (29%)**
Shikueshmëria e pasme (pengesa me lart. 70 cm) mbi **10 m**

Shikueshmëria e kolonës së majtë

I rritur	★★★
Fëmijë	★★
Biçikletë	★★
Vlerësimi i përgjithshëm	★★

BAGAZHI



Kapaciteti i përgjithshëm (litra) **334**
prej të cilave nën dysheme (litra) -
Lartësia e dyshemesë (cm) **75**

TEKNIKA

SHUMË PJESË

Motori i 500X bën pjesë në familjen e re Firefly Turbo që është lanuar në 2018-ën dhe përfshin edhe modelin me tre cilindra 1-litërs. Ai ndan përmasat themelore të motorëve Fiat me të njëjtin emër të prodhuar në Brazil, por është shumë më i sofistikuar, duke pasur parasysh që siguron shpërndarje me shumë valvula në raport me kohën dhe ngritjen e variablove MultiAir, injeksionin direkt dhe mbingarkimin. Ky i fundit është i pajisur me një valvul wastegate me komandë elektrike dhe intercooler të integruar në kolektorin e ajrimit që ftohet me ujë. Për t'u theksuar edhe bazamenti prej alumini me një strukturë shtesë për të rritur ngurtësinë dhe shpërndarjen nëpërmjet një zinxhiri pa mirëmbajtje.



VLERËSIMI

POZICIONI I DREJTIMIT ★★★★★

Ndenjësja është e ngritur mjaftueshëm (60 cm nga toka) dhe ka shumë opsione rregullimi, si për sediljen elektrike, ashtu edhe për mbështetësen e shpinës.

KROSKOTI DHE KOMANDAT ★★★★★

Cockpit është i kënaqshëm për sa i përket dizajnit, por më e rëndësishme në aspektin ergonomik është se komandat janë të shpërndara me racionalitet.

INSTRUMENTET ★★★★★

Grafika e rinovuar e prezantuar me ristilimin e fundit, përmirësoi lexueshmërinë e të gjitha informacioneve.

INFOTAINMENT ★★★★★

Megjithëse në këtë kategori makinash ka ekrane më të mëdhenj se ky 7 inç, impianti ka atë që nevojitet: DAB, CarPlay/Android Auto dhe navigator.

KLIMATIZATORI ★★★★★

Bizona automatike që është i përfshirë, është i thjeshtë në përdorim dhe efikas në funksionim. Sediljet me ngrohje janë opsionale.

SHIKUESHMËRIA ★★★★★

Shtyllat përpara janë mjaft të mëdha dhe krijojnë disa kënde të errëta gjatë kthesave. Është i nevojshëm përdorimi i kamerës mbrapa gjatë manovrave.

CILËSIA E MONTIMIT ★★★★★

Elementë të kërkuar dhe të këndshëm në prekje, veçanërisht në këtë model Sport me pjesë kamoshi. Në përgjithësi është një makinë e realizuar mirë.

AKSESORËT ★★★★★

Aksesorët themelorë janë të kënaqshëm dhe realisht nuk mungon asgjë e nevojshme. Megjithatë, zgjedhja e opsioneve është e gjerë.

PAJISJET E SIGURISË/ADAS ★★★★★

Standarde janë vetëm ndihma në ndryshimin e korsisë dhe rregullatori i shpejtësisë. Opsionale është frenimi automatik, këndet e errëta dhe Acc.

HAPËSIRA ★★★★★

Ka vend mjaftueshëm për katër persona. Edhe në zonën mbrapa, hapësira për këmbët është e përshtatshme.

BAGAZHI ★★★★★

Bagazhi është punuar mirë në një formë të shfrytëzueshme me vëllim të përshtatshëm (334 litra) për nevojat e një familje.

KOMFORTI ★★★★★

Një makinë e ulët dhe rrotat 19 inç nuk ndikojnë te rehatia. Tregohet vetëm një bosht i pasmë pak më i fortë.

MOTORI ★★★★★

Motori 1.3 shkon mirë me natyrën e këtij versioni, ku ka energji dhe reagim në shpejtësi të ulët dhe dëshirë për tu shtrirë. Ka një hije të këndshme.

PËRSHPEJTIMI ★★★★★

Më pak se 9 sekonda në 0-100 km/orë dhe 1 kilometër për të mbërritur në 170 km/orë. Numrat për të lëvizur me shkathtësi nuk mungojnë.

RIMARRJA E SHPEJTËSISË ★★★★★

Momenti përdredhës është aty, ashtu si edhe përgjigjja e gatshme, prandaj ndryshimet e ritmit janë të shpejta. Ndonjëherë, kambio është pak e ngadalshme në ngjitje.

KAMBIO ★★★★★

Kambio me dupio-frekson dhe gjashtë raporte punon mirë. Megjithatë, për t'u theksuar që ka disa momente pavendosmërie në zgjedhjen e raportit të duhur.

TIMONI ★★★★★

Me një ngarkesë pak më të madhe, timoni është i gatshëm dhe i saktë gjatë komandave. Sidoqoftë, mund të përmirësohet për sa i përket ndjeshmërisë.

FRENAT ★★★★★

Gomat më të fuqishme të versionit Sport, e bëjnë atë që të ndalet disa metra më përpara në krahasim me 500X në versionin Cross.

SJELLJA DINAMIKE ★★★★★

Një crossover i dobishëm dhe i sigurt, që me disa rregullime të vogla teknike, ngre kufijtë e qëndrueshmërisë anësore. Sigurisht, të jep kënaqësi në drejtim.

KONSUMI ★★★★★

Gomat krijojnë më shumë rezistencë dhe konsumi përkeqësohet në krahasim me modelin Cross me të njëjtin motor duke shkuar në një përshkueshmëri mesatare nga 13,6 në 12,7 km/l.

ANËT POZITIVE ANËT NEGATIVE

Motori. Motori ka një karakter të mirë dhe maksimalisht i shfrytëzueshëm, perfekt për versionin Sport.
Shkathtësia. Cilësitë e mira të handling janë rafinuar edhe më tej.

Kambio. Ndonjëherë, është e vështirë të zgjedhësh raportin më të përshtatshëm për rrethanat.
Shikueshmëria. Shtyllat e errësojnë disi pamjen në kthesa.



RENAULT CLIO E-TECH

Një tjetër franceze, një tjetër hibride... Që mund të llogarisë dy motorë elektrikë dhe një kambio elektroaktive me katër marshe, një mjedis vërtet original. Do ta shpjegojmë pse

nga **Roberto Boni**



80%

Sipas Renault, në qytet kjo është përqindja e përshkueshmërisë së modelit elektrik të Clío-s

RIKUPERIM I VËSHITËRE

Përzgjedhësi i marsheve ju lejon të aktivizoni modalitetin B, i cili rrit rikuperimin e energjisë gjatë ngadalësimeve. Në këtë mënyrë, është e mundur të kufizohet përdorimi i pedalit të frenave, i cili në pjesën e parë të shtypjes së tij, modulon vetëm frenimin rigjenerues. Kur kërkohet ngadalësim më i madh, hyjnë në lojë disqet dhe ferrotat, të cilat kanë një jetë të gjatë, si në të gjitha modelet hibride.

AS FREKSION, AS SINKRONIZUES

Sistemi E-Tech u zhvillua tërësisht nga Renault, duke përdorur dy motorë elektrikë tashmë të disponueshëm, dhe duke dizajnuar kambio elektroaktive me katër shpejtësi, pa freksion dhe pa sinkronizues. E para nuk është e nevojshme sepse pika fillestare ndodh gjithmonë me njësinë elektrike. Gjithashtu, nuk ka as sinkronizues, duke pasur parasysh që funksioni i tyre kryhet nga motori elektrik dytësor. Energjia e rikuperuar dërgohet në baterinë me jone litiumi 1,2 kWh.

SI PUNON

Skema hibride E-Tech e Clío-s është e veçantë sepse pika e fillimit kryhet ekskluzivisht nga motori kryesor elektrik. Pastaj, në varësi të kërkesës për fuqi, motori termik ndihmohet nga paketa e dytë elektrike dhe sillet në shpejtësinë e saktë të rrotullimit, e nevojshme për ta lidhur atë pa pasoja me transmisionin. Ndryshimet e raporteve bëhen sipas të njëjtës procedurë. Në trafikun e qytetit dhe bllokimin e trafikut, kontributi i motorit elektrik është i konsiderueshëm: sipas Renault, ajo mbulon deri në 80% të udhëtimeve urbane. Sistemi funksionon mirë dhe pa kolpo.



INFOTAINMENT

Makina është e pajisur me sistemin e ri multimedial Easy link, i thjeshtë në përdorim dhe me një numër të konsiderueshëm funksionesh, mes të cilëve edhe navigatori me informacionet për trafikun në kohë reale. Instrumentat tregojnë më pas rrjedhën e energjisë dhe karikimin e baterisë së sistemit hibrid.

3

MOTORË

Një motor benzine 1.600 prej 140 kuaj fuqi dhe dy elektrikë



PËRMBLEDHJE



Motori
Hibrid i plotë



Cilindrata
1.600 cm³



Fuqia totale
103 kW (140 kf)



Çmimi
I padeklaruar



ups united problem solvers

Na i sillni problemet tuaja. Sfidat tuaja. Ëndërrimet tuaja. Projektet tuaja. Çdo nevojë tuajën. Sepse ne nuk jemi thjesht në biznesin e transportit. Ne jemi në biznesin e zgjidhjes së problemit. Ne jemi më shumë se 400.000 njerëz të dedikuar që shërbejmë në mbi 220 vende e territore, të gatshëm të përveshim mëngët dhe t'ju ndihmojmë të zgjidhni shqetësimet tuaja të biznesit. Le të fillojmë nga puna!



Ne jemi këtu për të përmbushur kërkesat tuaja.

United Transport Sh.p.k
Authorised Service Contractor for UPS

Adresa 1: Rr. "Dritan Hoxha", Godina 5-katëshe,
përballë Pallatit të Sportit "Asllan Rusi"

Adresa 2: Rr. "Ismail Qemali" Nr. 32/1

Adresa 3: Rr. "Mine Peza", Nr 2, Tirana, Albania

Tel: +355 (4) 225 9742

+355 (4) 225 6343

Fax: +355 (4) 225 9742

Mob: +355 67 40 82 698

+355 67 20 48 904

+355 68 20 48 904

E-mail: info@unitrans.com.al

Web: www.ups.com

FORD PUMA

Emri i referohet një coupé të vogël të së kaluarës. Por, tashmë është një histori tjetër. Jemi përpara një crossover me më shumë hapësirë dhe më të gjithanshme se Fiesta nga e cila rrjedh.

Gjithashtu, ka edhe një shpirt sportiv. Falë një EcoBoost të elektrizuar me cilësi të jashtëzakonshme, gjithçka është perfekte

nga **Lorenzo Facchinetti** • fotot nga **Lorenzo Marcinnò**



**MILD
HIBRID**



1.0 ECOBOOST HYBRID 155 CV ST-LINE X

ÇMIM	MOTORI	FUGIA MAKSIMALE	KONSUMI		EMETIME CO ₂	
27.500 €	L3 turbobenzinë 998 cm³	114 kW (155 kf)	l homologuar	Real	l homologuar	Real
			19,6 km/l	15,0 km/l	99 g/km	158 g/km



Endarë nga një epokë e mëparshme dhe nga pamja. Ja pse 20 vite më parë ishte një coupé e vogël, ndërsa tani është një crossover kompakt. Por, nga ana tjetër ka diçka që lidh ende Ford Puma të viteve 90-të me këtë aktualen, ndoshta të fshehura në fillesat e ADN-së. Nuk flasim për emrin dhe aq më pak për shtyllat kryesore që sot ashtu si atëherë janë ato të Fiesta-s. Ndjenja e kënaqësisë ndërmjet njeriut dhe makinës krijohet menjëherë sapo bën kilometrat e parë mbi rrotat 18 inç.

Puma e re është një nga ato makina që të transmeton menjëherë ndjenjën e të ndërtuarit mirë, me të gjitha elementët që ndërveprojnë në harmoni me njëri-tjetrin, timoni, kambio dhe amortizimet. Dhe para së gjithash, motori tashmë i njohur EcoBoost 1.0 me 3 cilindra, për herë të parë prezanton veten te Puma nën një maskë elektrike të paprovuar më parë. Asgjë e jashtëzakonshme, pasi bëhet fjalë për motorin hibrid të lehtë më të përhapur aktualisht prej 48 volt. Me 155 kuaj fuqi (ekziston edhe ai me 125 kuaj fuqi), më besoni që është në një gjendje të shkëlqyer, elastik, i gatshëm dhe progresiv si zakonisht. Por, adoptimi i një turbine më të madhe, i ka dhënë motorit një nxitje të jashtëzakonshme në regjime më të larta, me një ndryshim të dukshëm të ritmit që e bën kapërcimin e raportit shumë më tërheqës sesa skenari i zakonshëm i pjesës tjetër të motorëve me kubaturë dhe arkitekturë të ngjashme. Një tjetër aspekt i rëndësishëm është se nuk vuan nga boshllëqet ose vonesat në përgjigje, sepse këto plotësohen saktësisht nga mbështetja elektrike, të cilën kompania e përcakton në 50 Nm. Kjo është e dukshme, sidomos kur perceptoni më shumë frenime të motorit se zakonisht për shkak të rimbushjes së baterisë së vogël të litiumit. Një motor shumë i këndshëm që bind dyfish, pasi të vini re se sa i kujdesshëm është edhe në djegjen e karburantit. Instrumentet tona kanë zbuluar një përshkueshmëri mesatare 15 km/litër, e njëjtë edhe në qytet, një shenjë që në këtë rast motori hibrid i butë është në të vërtetë një ndihmë edhe për konsumin.

Poshtë linjave dinamike dhe muskuloze të Puma-s, ashtu siç u tha, fshihet një Fiesta. Për ata që janë tashmë të njohur me temën, do të jetë pak a shumë si të jesh në shtëpi: të njëjtat mobilje dhe të njëjtat pajisje mobilimi. Ka vetëm disa përjashtime. Gjëja e parë që shihet është pajisja dixhitale që nuk e mohon dot njeri. Bëhet fjalë për një panel prej 12,3 inç i realizuar mirë në aspektin grafik dhe rregullimit të elementëve. ▶

Informacioni nuk është i tepërt dhe i mbledhur së bashku, siç ndodh ndonjëherë, por është i shpërndarë mirë dhe rrjedhimisht i lexueshëm. Shënimi i vetëm ka të bëjë me mundësinë e kufizuar të personalizimit. Paraqitja ndryshon vetëm për sa i përket ngjyrave, bazuar në pesë mënyrat e zgjedhura të drejtimit: normale, eco, sport, ngjitje e ulët dhe e ulët. Më së shumti, është e mundur që ta lëvizim treguesin e kilometrazhit, i cili rrjedhimisht lëviz panelin kompjuterik në bord nga e djathta në qendër.

Në kroskot është sistemi Sync 3 standard i

njohur, i pozicionuar në krye për të mos lëvizur shumë boshtin e shikimit gjatë drejtimit. Ai konfirmon edhe një herë veten si një sistem i lehtë për t'u përdorur, shumë reagues ndaj sinjleve dhe i pajisur me të gjitha funksionet e nevojshme, përfshirë modemin e brendshëm për shërbimet FordPass dhe ndërfaqen për telefonat Apple dhe Android, megjithëse ekskluzivisht përmes Usb (dhe ka vetëm një hyrje) dhe jo wireless. Sidoqoftë, nuk nevojiten tela për të karikuar telefonin tuaj inteligjent. Thjesht vendoseni atë në një ndarje të madhe

në pjesën e tastierës qendrore. Si përfundim, është një ambient i realizuar mirë. Sidoqoftë, një përpjekje më e madhe për ta pasuruar pak më shumë do të ishte e mirëpritur. Ndoshta, duke vendosur materiale më të çmuara si plastikë të ngurtë, madje edhe në pjesën e sipërme të kroskotit, dhe të kishte vëmendje më të madhe për detajet.

NJË HAPËSIRË KREJT TJETËR

Aspekti tjetër që tregon ndryshimin midis Fiesta-s dhe Puma-s është hapësira dhe



shkathhtësia. Në të vërtetë, crossover ka një hap më të gjatë (259 centimetra ndaj 249), gjë që reflekton pozitivisht kur jeni në timon. Veçanërisht, janë 6 centimetra më shumë për gjunjët për atë që ulet mbrapa, në total 31. Një prej vlerave më të larta të kësaj kategorie. Hapësira për bërrylat është e njëjtë me atë që ofron Fiesta, ndërsa në këtë aspekt nuk mungojnë rivalët që ofrojnë më shumë. Por, është bagazhi ai ku Puma pretendon një epërsi të qartë ndaj Fiesta-s. Bagazhi ka hapje automatike (e para për këtë seri), ndërsa për sa i përket vëllimit, nuk ka histori. Nëse Fiesta

kishte një kapacitet prej 232 litrash, Puma arrijnë në 290 me uljen e dyshemesë. Dhe nuk ka mbaruar me kaq, pasi ka edhe 73 litra të tjera të ofruara nga Megabox. Bëhet fjalë për një kabinë të madhe nën dyshemenë e bagazhit, një ndarje më shumë se e rregullt e krijuar për të ruajtur çizmet e lagështa të skive, çizmet me baltë, vazo me lule dhe çfarëdo tjetër. Për ta pastruar, thjesht lajeni me ujë, i cili më pas do të kalojë nën makinë, duke përdorur një kapak të veçantë me hapje.

Përveç cilësive të shkëlqyera të EcoBoost të



Puma është e disponueshme në katër versione: Titanium, Titanium X, ST-Line dhe ST-Line X. Ky i fundit dallohet nga rrotat 18 inç me tetë ndarje dhe për përputhjen e profileve më të ulta me karrocerinë. Dritat Led janë standarde, por me kërkesë ka edhe adaptive

AKSESORËT KRYESORË

	Çmime në euro
Çmimi i tregut	27.500
Çmimi i veturës në provë	30.400
Hapje e dyerve pa çelës	në seri
Ngritje sportive	në seri
Asistencë për ruajtjen e korsisë	në seri
Radio dixhitale (DAB)	në seri
Disqe 18 inç	në seri
Klimatizator automatik monozona	në seri
Fenerë Led	në seri
Fenerë Led të adaptueshëm	900
Frenim automatik emergjence	në seri
Impiant multimedial	në seri ¹
Paketa Co-Pilot	1.000 ²
Paketa dizajn Exterior	900 ³
Paketa Winter	600 ⁴
Dera e bagazhit elektrike	600
Rregullues/reduktues i shpejtësisë	në seri
Karikim wireless për smartphone	në seri
Njohje e sinjalistikës rrugore	në seri
Sensorë parkimi mbrapa	në seri
Ekrani dixhital 12,3 inç	në seri
Tavan panoramik me hapje	1.000
Bojë metalizato	700
Bojë me shkëlqim	450
Xhamat e pasmë të errët	në seri

Me të kuqe: të pranishme në makinën e provës.

Shënime: 1) impianti Sync 3 me ekran me prekje 8 inç, navigator, radio DAB, modem FordPass, ndërfaqe Apple CarPlay dhe Android Auto; 2) përfshihet rregullatori aktiv i shpejtësisë, ndihmesa në ruajtjen e trajektore, paralajmërim i këndeve të errëta, kamera mbrapa, parkim automatik; 3) përfshin goma me disqe 19 inç dhe aksesor sportiv mbrapa; 4) përfshin xhamin përpara termik, hedhëset e ujit të xhami me opSION ngrohje, timon dhe sedilje me ngrohje.

MUNDËSI BLERJE

ULJE DERI NË 5.500 EURO



KLIENTË PRIVATË

Puma është e disponueshme me modelet Titanium, Titanium X, ST-Line dhe ST-Line X duke nisur nga 22.750 euro, me fenerë Led, goma me disqe 17 inç, klimatizator manual, sensorë parkimi dhe FordPass Connect. Ford, në bashkëpunim me koncesionarët, ofron një ulje prej 3.250 euro për modelet Titanium dhe ST-Line, 4.250 për Titanium X dhe ST-Line X, dhe 4.500 për ato ST-Line X hibride me 155 kuaj fuqi. Me financimin IdeaFord në 36 muaj me interes 5,49% të pandryshuar, ka edhe një ulje tjetër të mëtejshme prej 1.000 euro. Prandaj ST-Line X e provës propozohet 22.000 euro (-5.500 euro), që paguhet në 36 kështe me nga 325 euro, plus kështin final, duke përfutur një vlerë të garantuar për të ardhmen. **M.S.**

(vlera me TVSH)



ARVAL

Qira afatgjatë

Paradhënie	€ 0
36 kështe mujore nga	€ 369

Kushtet: Janë të përfshira sigurimi i plotë (Tpi, zjarri dhe vjedhja, kasko), mirëmbajtja periodike dhe jo periodike, ndihma në rrugë, asistencë 24 orë në 24 dhe taksa e pronësisë, shoqëruar nga tërheqja e modelit të përdorur dhe dorëzimi në shtëpi. Limiti është 100 mijë kilometra në tre vite.



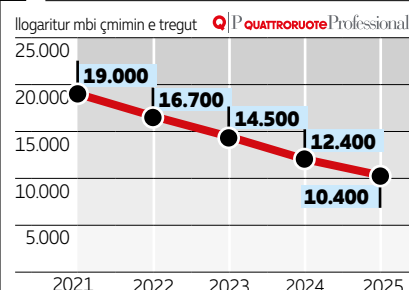
FORD BUSINESS PARTNER

Qira afatgjatë

Paradhënie	€ 3.500
36 kështe mujore nga	€ 370

Kushtet: janë të përfshira sigurimi, mirëmbajtja periodike dhe jo periodike, ndihma në rrugë, asistencë 24 orë në 24 dhe taksa e pronësisë, ndërrimi i gomave dhe makinë zëvendësuese. Tërheqja e modelit të përdorur dhe dorëzimi në shtëpi. Limit është 45 mijë kilometra në tre vite.

RUAJTJA E VLERËS NË KOHË



Duke marrë në konsideratë një përkueshmëri prej 43.000 km në tre vitet e para dhe 65.000 km në pesë vite.



Përveç sistemit dixhital, kroskoti është ai i Fiesta-s. **1.** Butonat për të aktivizuar asistencën në drejtim, rregullimin aktiv të shpejtësisë dhe ruajtjen e korsisë. **2.** Ekran i dixhital 12,3 inç. **3.** Butonat për të menaxhuar kompjuterin në bord dhe instrumentet. **4.** Butoni i ndezjes së motorit. **5.** Sistemi Sync 3 me navigator, radio DAB, wi-fi dhe ndërfaqe smartphon-i për Apple dhe Android. **6.** Klimatizator automatik monozona. **7.** Zonë karikimi wireless





NË KRAHASIM ME FIESTA, KËTU MUND TË ULENI KATËR CENTIMETRA MË LART



INFOTAINMENT

E THJESHTË DHE E LIDHUR

Sync 3 është një sistem i lehtë për t'u përdorur dhe i azhurnuar për sa i përket funksionalitetit, me wi-fi që është në gjendje të furnizojë deri në dhjetë pajisje të lëvizshme. Lidhja përdoret gjithashtu për shërbimet në internet, të cilat variojnë nga njohja me trafikun në kohë reale, deri te përdorimi i aplikacionit të dedikuar FordPass, për të menaxhuar nga distanca disa funksione të makinës. Komandat zanore janë përmirësuar në krahasim me Sync 2 dhe janë prezente lidhjet Apple e Android si edhe karikimi wireless për smartphone.

FORD SYNC 3

Përmasat reale të ekranit (inç)	7,9
Me prekje	po
Vend për Usb	1
Karikim wireless për smartphone	po
Android Auto/Apple CarPlay	po/po
MirrorLink	jo
Pozicioni e shikuesh. e ekranit	★★★★☆
Rrethimi i ekranit	★★★★
Akresi i komandave	★★★★
Telefoni-vivavoce	★★★★☆
Navigatori	★★★★☆
Radio	★★★★★
Impianti audio	★★★★★
Lidhja me internetin	E integruar Sim
Aplikacione të inkorporuara	jo
Aplikacione smartphone	po
Indeksi i sigurisë	★★★★



Te Puma debuton paneli 12,3 inç, ku informacionet të jepen në një mënyrë shumë të qartë. Më sipër disa shembuj të paraqitjes. Duke ndryshuar mënyrën e drejtimit (me butonin në të majtë të sistemit në pjesën qendrore të kroskotit, foto këtu anash), ndryshon ngjyra, ndërsa grafika mbetet e njëjtë. Lëshimi i vetëm ka të bëjë me treguesin e kilometrazhit që mund të hiqet nga aty për ti dhënë më shumë përparësi informacioneve të udhëtimit. Më tej në të majtë, komandat në timon për të aktivizuar Co-Pilot për asistencën në drejtim



SURPRIZA POSHTË BAGAZHIT

MË I GJITHANSHËM ME MEGABOX

Për sa i përket bagazhit, Puma është e pajisur mirë. Bagazhi i tij ka një kapacitet prej 363 litrash dhe një sipërfaqe ngarkuese që mund të pozicionohet në dy nivele dhe ofron një zgjidhje të konsiderueshme. Ndryshe nga elementi klasik i ngurtë i mbështetur nga dy litarë, te crossover-i i Ford është bërë prej pëlhure, në mënyrë që të mos prodhojë dridhje ose zhurmë. Për më tepër, ajo ngrihet njëkohësisht me derën e bagazhit duke e lënë hyrjen të lirë. Hapja e derës është elektrike dhe mund të realizohet edhe me lëvizjen e këmbës, një risi për këtë seri. Por, Ford ka edhe një kartë tjetër. Quket Megabox dhe është një kuti e madhe, e arritshme duke ngritur ndarjen e dyshemesë së bagazhit, rreth 75 centimetra e

gjerë dhe 30 e thellë, me një kapacitet efektiv prej 73 litrash. Është krijuar për të ruajtur objektet që mund të ndotin pjesën e sipërme të bagazhit, nga çizmet e lagura deri tek një vazo shtëpie me lule. Megabox mund të pastrohet lehtë drejtpërdrejt me ujë që më pas mund të rrjedhë përmes një dalje speciale të mbrojtur nga një shtresë gome që duke u hapur, e bën ujin të dalë menjëherë në asfalt. Si përfundim, Megabox mund të mbajë objekte deri në një lartësi maksimale 115 cm nëse ngrihet mbulesa e bagazhit. Kjo është një zgjidhje e dobishme, për shembull, në rast të bagazheve të paqëndrueshme, për të cilat ka nevojë për një bazë solide në mënyrë që të mos lëvizin nga pjesa e tyre ku janë vendosur.



Megabox është i dobishëm për fiksimin e objekteve vertikale në pjesën e poshtme (të tilla si biçikleta në të majtë), në mënyrë që të mos lëvizin, ose për vendosjen e materialeve që mund të bëjnë pis pjesën e sipërme të bagazhit. Këtu sipër, çelësi i hapjes në pjesën e poshtme të Megabox që ju lejon të kulloni ujin pas pastrimit të tij

KRAHASIMI ME RIVALËT

SFIDA E HAPËSIRËS



FORD PUMA
Nga **22.750 €**

E fortë për sa i përket gjatësisë totale të kabinës, ndërsa është crossover-i i kategorisë që ofron më shumë hapësirë për këmbët.

Gjatësia **421**
Gjerësia **181**
Lartësia **154**

✓ PËLQEHET

Performanca dhe dinamika e veshjeve të jashtëzakonshme.

✗ NUK PËLQEHET

Vëmendja për detajet në kabinë.



Puma do të duhet të merret me një linjë të gjatë të shërbimeve sportive kompakte, përmasat e vogla të cilave (me gjatësi rreth 4.2 metra) kërkojnë përdorimin më të mirë të hapësirës në bord. Këtu kemi krahasuar përmasat kryesore të kabinës dhe të bagazhit të Puma-s me rivalët më të denja të saj, Fiat 500X, Volkswagen T-Roc, Hyundai Kona, Kia Stonic dhe Nissan Juke. Në të ashtuquajturën masë Giugiaro, ajo që tregon gjatësinë e kabinës nga pedali në pjesën e shpinës në sediljet mbrapa, Puma është afër majës, me 202 cm, ndërsa ia kalon vetëm Kona. Kjo reflektohet më së miri në hapësirën për gjunjët për atë që ulet mbrapa, me Ford që fiton ndaj të gjithave me 31 centimetra në dispozicion. Gjerësia është pjesa ku Puma vuan, si përpara, ashtu edhe mbrapa. Sa për bagazhin, ai është shumë mirë. Përveç Megabox (shiko foton në të majtë), një risi absolute, ajo krenohet me një vëllim të lartë (e kalon vetëm T-Roc me 378 litra) dhe një shfrytëzueshmëri të mirë në gjerësi dhe thellësi. Nga ana tjetër, me dyshemenë e bagazhit të ulur, ajo nuk dallohet fare.



FIAT 500X

Nga 19.750 €

Torineza është më e gjata dhe rrjedhimisht, ofron një hapësirë të përshtatshme si për pasagjerët, ashtu edhe për bagazhet me një bagazh mjaft të shfrytëzueshëm dhe me hapësirë.

Gjatësia **427**
Gjerësia **180**
Lartësia **160**

↑ PËLQEHET

E kënaqshme për cilësinë dhe manovrimin.

↓ NUK PËLQEHET

Shikueshmëria anësore përpara për shkak të montimit.

HYUNDAI KONA

Nga 19.000 €

Është modeli me më shumë hapësirë i kategorisë së vet. Nga ana tjetër, midis gjashtë modeleve që janë marrë në provë, ka vëllimin e bagazhit më të vogël.

Gjatësia **417**
Gjerësia **180**
Lartësia **157**

↑ PËLQEHET

Një raport perfekt midis çmimit dhe aksesoreve.

↓ NUK PËLQEHET

Kapacitetet e reduktuar i bagazhit.

KIA STONIC

Nga 16.750 €

Është një kushëriri e Kona-s, por ka një gjurmë stilistike shumë ndryshe. Bagazhi është më i madh, edhe pse është ende larg konkurrenteve.

Gjatësia **414**
Gjerësia **176**
Lartësia **149**

↑ PËLQEHET

E ndërtuar mirë, e kënaqshme dhe e ekuilibruar.

↓ NUK PËLQEHET

Bagazhi jo shumë i madh e hapësira e këmbëve e reduktuar.

NISSAN JUKE

Nga € 19.620 €

Gjenerata e dytë është rritur. Tani ka më shumë hapësirë në gjerësi dhe bagazhit i është rritur volumni, ndërsa është ndër më të mëdhenjtë e kësaj kategorie.

Gjatësia **421**
Gjerësia **180**
Lartësia **160**

↑ PËLQEHET

Infotainment dhe cilësia kanë bërë një hap përpara.

↓ NUK PËLQEHET

Kambio Dct nuk është shumë reaguese në ngjitje.

VW T-ROC

Nga € 24.000 €

Kabina është ndër më të mirat e shfrytëzueshme të kësaj kategorie në krahasim me përmasat e jashtme. Dhe kjo vlen edhe për bagazhin, ku vëllimi i tij është më i madh.

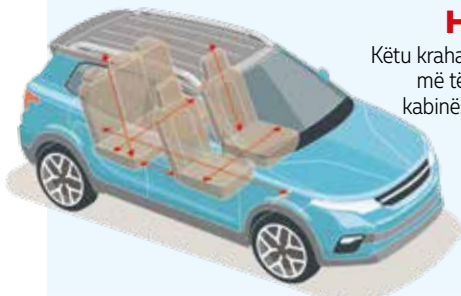
Gjatësia **423**
Gjerësia **182**
Lartësia **157**

↑ PËLQEHET

Udhëtim cilësor dhe hapësirë në timon janë pikat e saj më të forta.

↓ NUK PËLQEHET

Shumë plastikë e ngurtë në kabinë.



HAPËSIRA

Këtu krahasojmë përmasat më të rëndësishme të kabinës, duke nisur nga gjatësia totale.

GJATËSIA TOTALE E KABINËS

Ford Puma	202
Fiat 500X	200
Hyundai Kona	203
Kia Stonic	199
Nissan Juke	201
Volkswagen T-Roc	200

GJERËSIA PARA

Ford Puma	129
Fiat 500X	131
Hyundai Kona	136
Kia Stonic	131
Nissan Juke	132
Volkswagen T-Roc	134

GJATËSIA PARA

Ford Puma	87-102
Fiat 500X	84-97
Hyundai Kona	86-104
Kia Stonic	92-104
Nissan Juke	86-103
Volkswagen T-Roc	93-105

GJERËSIA MBRAPA

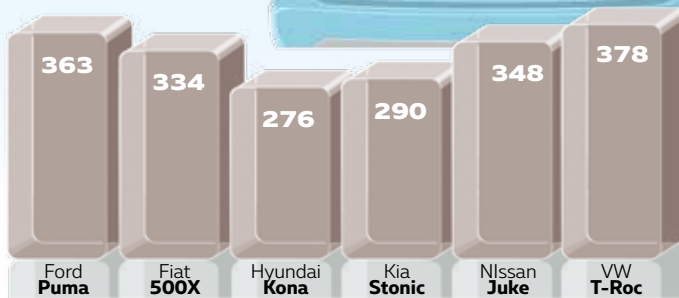
Ford Puma	123
Fiat 500X	124
Hyundai Kona	132
Kia Stonic	132
Nissan Juke	128
Volkswagen T-Roc	130

HAPËSIRA PËR KËMBËT MBRAPA

Ford Puma	92
Fiat 500X	88
Hyundai Kona	92
Kia Stonic	94
Nissan Juke	89
Volkswagen T-Roc	96
Ford Puma	31
Fiat 500X	29
Hyundai Kona	29
Kia Stonic	30
Nissan Juke	30
Volkswagen T-Roc	30

BAGAZHI

Përveç dimensioneve kryesore, më poshtë do të gjeni vëllimin maksimal efektiv, duke marrë parasysh edhe hapësirat nën dyshemën e bagazhit.



Kapaciteti në litra

GJATËSIA

Ford Puma	100-130
Fiat 500X	95-104
Hyundai Kona	99-131
Kia Stonic	106-119
Nissan Juke	92-121
Volkswagen T-Roc	101-126

LARTËSIA

Ford Puma	40-47
Fiat 500X	50-60
Hyundai Kona	42
Kia Stonic	42-51
Nissan Juke	40-56
Volkswagen T-Roc	42-60

THELLËSIA

Ford Puma	72-75
Fiat 500X	72-78
Hyundai Kona	71
Kia Stonic	70
Nissan Juke	68
Volkswagen T-Roc	77-80

THELLËSIA ME NDENJËSE TË SHTRIRA

Ford Puma	136-170
Fiat 500X	136-167
Hyundai Kona	136-169
Kia Stonic	131-162
Nissan Juke	131-169
Volkswagen T-Roc	142-178

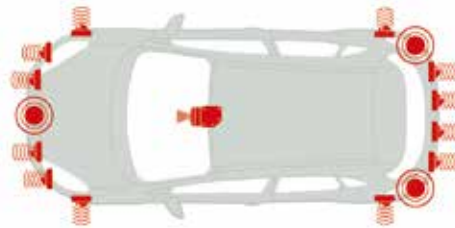
Përmasat në centimetra

TEST SISTEME ADAS



KARAKTERISTIKAT KRYESORE

Kamera	1
Radar	3
Sensorë ultratinguj	12
Lidar	-
Skaner Lazer	-



Rangu i funksionimit

Automjete	5-200 km/h
Këmbësorë	5-80 km/h

TË PRANISHME NË MODELIN E PROVËS

	Çmimi	Çaktivizim	Rregullim
Frenim automatik emergjent	në seri	po	jo
Rregullator aktiv i shpejtësisë	me kërkesë ¹	po	po
Asistencë për ruajtjen e trajektorës	me kërkesë ¹	po	jo
Sinjalizim i këndeve të errët	me kërkesë ¹	po	jo
Monitorim i trafikut prapa	me kërkesë ¹	po	jo

Komenti: pajisjet themelore të zakonshme për të gjithë Puma-t përfshijnë frenimin automatik dhe sistemin e ruajtjes së kosisë. Me paketën Co-Pilot ju merrni të gjitha pajisjet e mbetura.

Me të kuqe: prezente në makinën e provës. **Shënime:** 1) të përfshira në paketën Co-Pilot, opsionale për 1.000 euro.

KËMBËSORË

Efikase deri në Sinjalizime



KALIM I RRUGËS (në 5 km/h)

I rritur	35 km/h	po	★★★★☆
Fëmijë	45 km/h	po	★★★★☆

Komenti: Puma performoi shumë mirë përpara kryqëzimit për sa i përket këmbësorëve. Sidomos në rastin e siluetës së fëmijës që shmanget deri në 45 km/orë; me shpejtësinë maksimale të parashikuar nga prova, 50 km/orë. Në dy nga tre raste, makina ka shfaqur ndikimin e saj. Për sa i përket këmbësorëve të rritur, e ka më të vështirë për ta identifikuar, ndërsa sistemi ka rezultuar i efektshëm deri në 35 km/orë.

AUTOMJETE

EFIKASE



LËVIZJA NË KOLONË

Mjeti është i ndaluar në qendër të kosisë, makina afrohet me 50 km/h		Nuk ka përplasje	po	★★★★★
Mjeti është i ndaluar në anën e rrugës, makina afrohet me 50km/h. Dy mjetet janë 25% në të njëjtën linjë		Përplasje	po	★
Mjeti është në lëvizje me 20 km/h, makina afrohet me 60 km/h		Nuk ka përplasje	po	★★★★★



MOS NISJE

Makina gjendet pas mjetit të ndaluar, i cili niset dhe në 10 km/h, frenon papritur		Nuk ka përplasje	po	★★★★★
--	--	------------------	----	-------



PARKIM

Makina del nga parkimi duke ecur prapa, ndërsa mjeti tjetër afrohet me 10 km/h	E pakapshme	po	-
--	-------------	----	---

Komenti: testi i vetëm i dështuar është ai ku makina e testit është e ndaluar në anë të rrugës e përafëruar me 25%. Siç ndodh shpesh, sistemi thjesht paralajmëron, pa aktivizuar frenimin automatik, për të shmangur situatat e rreme që mund të krijojnë situata edhe më të rrezikshme. Në të gjitha testet e tjera, sistemi ka rezultuar efikas. Në rast të kundërt, ju paralajmëroheni, por frenimi automatik nuk aktivizohet.

Vlerësimet Euro NCAP

Metodikat e ndryshme i bëjnë vlerësimet jo drejtpërdrejt të krahasueshme me ato të provave të mësipërme. Për frenimin automatik, Euro NCAP parashikon një vlerësim maksimal prej 6 pikësh për këmbësorët dhe 7 për automjetet.

Viti 2019	Këmbësorë 5,2/6	Automjete 6,2/7
-----------	-----------------	-----------------

◀ elektrifikuar, e gjithë pjesa tjetër rrotullohet pa humbur ritmin. Duke u nisur nga një pozicion i kënaqshëm i shoferit me sediljen katër centimetra më të lartë se Fiesta, për të pasur një pamje më të qartë të rrugës. Në të vërtetë, duhet të njihemi me butonat në timon që janë të shumtë, veçanërisht me ato në anën e majtë që menaxhojnë Co-Pilot, i cili përfshin rregullatorin aktiv të shpejtësisë dhe ruajtjen e trajektorës. Është për të ardhur keq që me kambion manuale, disa funksione siç është rinisja automatike pas një ndalesë, nuk janë fizikisht të realizueshme. Megjithatë, dopio-freksioni do të jetë gati vitin e ardhshëm. Ndërkohë, ju mund të shijoni një opion të këndshëm për t'u përdorur, me elementë të butë dhe të udhëhequr mirë që pranojnë përdorim edhe më të vendosur dhe pa ankesa.

Timoni është i mirë me aftësi të rafinuara komunikimi, si i gjithë sektori i shasisë. Amortizatorët janë të rikalibruar për t'u përshtatur me trupin e ri të makinës. Janë të fortë dhe të japin kënaqësinë e drejtimit të makinës. Por, kjo nuk do të thotë se ato janë të thatë kur ka nevojë për të neutralizuar goditjet. Ndër të tjera, te Puma në versionin Titanium janë edhe sediljet me masazh, një tjetër risi në këtë seri.

SHIKUESHMËRIA

këndet në gradë

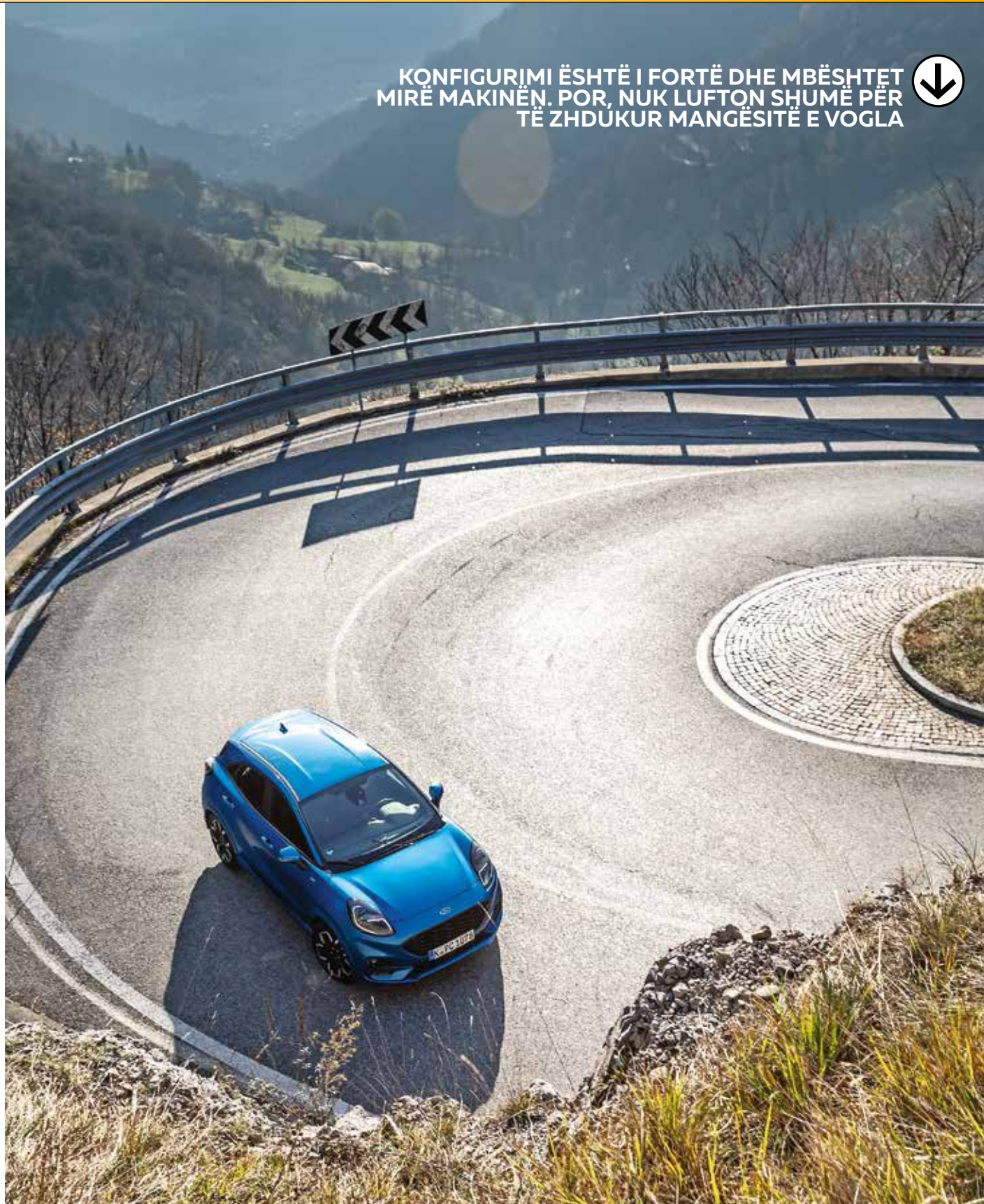
Këndet e errëta **96° (26%)**

Shikueshmëria e pasme (pengesa me lart. 70 cm) **8,3 m**

Shikueshmëria e kolonës së majtë

I rritur	★★★★★
Fëmijë	★★★
Biçikletë	★★★★★
Vlerësimi i përgjithshëm	★★★★

KONFIGURIMI ËSHTË I FORTË DHE MBËSHTËT
MIRË MAKINËN. POR, NUK LUFTON SHUMË PËR
TË ZHDUKUR MANGËSITË E VOGLA



TEKNIKA

HIBRIDI NDIHMOM NË XHIRO TË ULTA

SKEDA

Të dhëna teknike të marra nga makina e provës

Motori

- Montuar përpara diagonal, benzinë
- 3 cilindra në linjë
- Diametri i pistonit 71,9 mm
- Korsa 82,0 mm
- Cilindrata 999 cm³
- Fuqia maksimale 114 kW (155 kf) në 6.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 190 Nm nga 1.900 në 5.500 xhiro/min
- Bllok cilindrash dhe testata prej aliazhi të lehtë
- 2 boshte me gunga në testatë,
- dopio sistem faze,
- çaktivizim i një cilindri në ngarkesa të pjesshme,
- 4 valvola për cilindër (zinxhir)
- Injeksion direkt, turbo dhe intercooler
- Filtër i grimcave
- Sistem hibrid i butë me 48 volt

Transmisioni

- Trakcion në rrotat para
- Kambio manuale me 6 marshe

Gomat

- Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 215/50R18 92V
- Kit riparimi

Karroceria

- Trup çeliku, 2 vëllime, 5 dyer, 5 vende
- Aksi i parë MacPherson, susta helikoidale, bosht stabilizues
- Aksi i pasmë me rrota të ndërlidhura, susta helikoidale
- Amortizatorë hidraulikë
- Frenat me disk, para autoventiluese, Abs dhe Esp
- Sistem drejtimi me kremaljerë, asistencë elektrike
- Serbator 42 litra

Përmasat dhe pesha

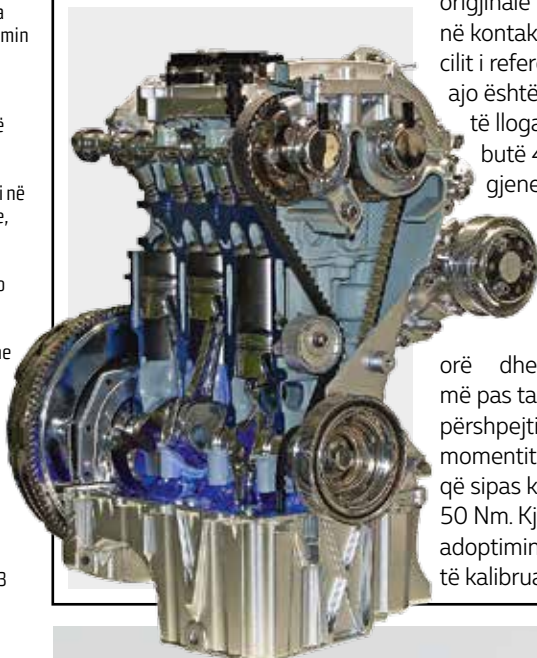
- Hapi 259 cm
- Pjesa përpara 156 cm, mbrapa 152 cm
- Gjatësia 421 cm
- Gjerësia 181 cm
- Lartësia 156 cm
- Pesha 1.280 kg, me ngarkesë të plotë 1.765 kg,
- të rimorkueshme 1.100 kg
- Bagazhi nga 401 në 1.161 dm³

Prodhuar në

- Kraiova (Rumani)

Ford Puma merr shumë nga Fiesta. Duke nisur nga platforma që është e njëjtë, ashtu si edhe skema e amortizatorëve me sistemin klasik MacPherson përpara dhe bosht të ndërlidhur mbrapa. Natyrisht, amortizatorët

janë rikalibruar për tu përshtatur në trupin e ndryshëm të makinës. E përbashkët mes dy modeleve Ford është motori 3-cilindërsh EcoBoost. Te Puma, motori përdor një zinxhir për të kontrolluar shpërndarjen, në vend të zgjidhjes origjinale të rripit të dhëmbëzuar në kontakt me vajin e motorit (të cilit i referohet foto). Përveç kësaj, ajo është e elektrizuar dhe mund të llogarisë një sistem hibrid të butë 48 V, bazuar në një gjenerator prej 11,5 kW i drejtuar nga një rrip dhe një bateri me jone litiumi. Kjo pajisje lejon që motori të ndalet në ngadalësime në 15 km/orë dhe të rikuperojë energji që më pas ta përdorë atë në përshtetje me një kontribut të momentit përdredhës maksimal që sipas kompanisë është rreth 50 Nm. Kjo bëri të mundur adoptimin e një turbo më të madh, të kalibruar për të dhënë



maksimumin me shpejtësi më të lartë të motorit, ndërsa në xhiro të ulta, integrohet nga gjeneratori. Në këtë mënyrë, ishte e mundur të sillnin fuqinë e motorit të vogël me tre cilindra në 155 kuaj fuqi, pa sakrifikuar atë në xhiro të ulta. Gjithashtu, momenti përdredhës maksimal është mjaft i lartë: 190 Nm gjithnjë i disponueshëm mes 1,900 dhe 5,500 xhiro/min, të cilat rriten në 220 Nm në mbivendosje dhe në 240 Nm kur zgjidhet opsioni Sport. Për të mbajtur lart performancën edhe kur udhëtoni me shpejtësi të ulët me pak gaz, përveç kësaj, është i programuar çaktivizimi i njërit prej tre cilindrave duke duke ndërprerë ndezjen dhe injektimin.

R.B.



KUR PËRMBAJTJA MASHTRON

Cilësia është ajo tipike për Ford-in. Mund ta shihni atë nga boja, e cila është e kuar në çdo pjesë, madje edhe në ndarjen e motorit, e trajtuar në mënyrë transparente. Gjithashtu, edhe nyjet janë të realizuara shumë mirë. Është treguar më pak kujdes për sa i përket montimit, ndoshta për shkak të lidhjes me një prej modeleve të para të prodhimit. Nuk ka asgjë serioze, por lidhja e pjesëve nuk është e gjitha

uniformë dhe vihet re disa dalje të vogla në kombinimin e mburojave të parakolpit. Nga ana tjetër, kabina nuk shfaq të meta, edhe pse dizajni nuk duket edhe aq i këndshëm në pamje të parë duke e shtuar edhe veshjen e ngurtë të kroskotit. Sediljet janë të kuruara ashtu si edhe detaje të ndryshme si fenerët e sinjaleve në dyert përpara. Por, mungojnë daljet e klimatizatorit për këmbët e pasagjerëve mbrapa.

R.B.

PËLQEHET

1. Një shirit i gjatë që gjendet në pragun e dymve, e mban automjetin të pastër dhe të thatë.

2. Një sinjal i vogël ndriçon dyert përpara kur është errësirë. Ndërsa, pasqyrat janë të pajisura me drita për të ndriçuar pjesën afër makinës.

NUK PËLQEHET

3. Parakolpi mbrapa nuk është në një linjë të drejtë perfekte me parafangon.

4. Rripat e sigurimit nuk kanë një slitë në pjesën e sipërme që të lejojë të rregulloni lartësinë në mënyrë që t'i përshtatni ato me llojet e ndryshme të trupit.

JASHTË

Boja nuk ka të meta, ndërsa montimi është i përsosur, me keqformime të lehta midis pjesëve lëvizëse dhe ato fikse të karrocierisë.

Sipërfaqet e karrocierisë	★★★★★
Lojërat dhe profilet	★★★★☆
Izolimi i zhurmave dhe guarnicionet	★★★★★
Skeleti	★★★★★

BRENDA

Nëse kujdesi konstruktiv është jashtë diskutimit, përmbajtja e përgjithshme nuk e bën karrocierinë shumë të kënaqshme. Ka disa të mira, por edhe mangësi.

Materialet dhe bashkimet i	★★★★★
Sediljet	★★★★☆
Funksionaliteti	★★★★☆
Finitura e bagazhit	★★★★★



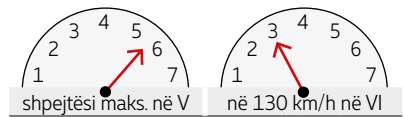
PERFORMANCA

SHPEJTËSIA km/h
Maksimale **207,8**

REGJIMI xhiro/min

5.750

3.000



Gabimi i takimetrit në 130 km/h (%) **2,7**

PËRSHPEJTIMI sekonda

0-60 km/h **3,5**

0-100 km/h **7,8**

0-110 km/h **9,1**

0-120 km/h **10,5**

0-130 km/h **12,2**

0-140 km/h **14,7**

0-150 km/h **17,1**

400 metra nga një ndalesë **15,5**

Shpejtësia e daljes (km/h) **143,1**

1 km nga një ndalesë **28,6**

Shpejtësia e daljes (km/h) **181,5**

PËRSHPEJTIMI NË VI (me ngarkesë min/maks) sekonda

70-90 km/h **6,3/7,1**

70-100 km/h **9,0/10,3**

70-120 km/h **14,7/17,1**

70-130 km/h **18,1/21,9**

70-140 km/h **23,2/28,3**

30-60 km/h në të III **4,5**

FRENIMI metra g

100 km/h me ngarkesë minimale **40,0 0,98**

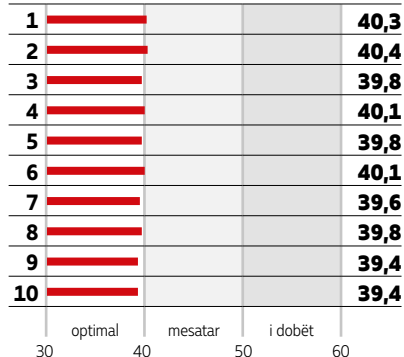
160 km/h me ngarkesë minimale **95,4 1,05**

100 km/h në asfalt të thatë + zhavorr **48,0 0,82**

100 km/h në asfalt të lagur + akull **118,0 0,33**

REZISTENCA E FRENAVE

10 frenime nga 100 km/h me ngarkesë të plotë metra



KONSUMI

PËRSHKUESHMËRIA NË VI km/litër

90 km/h **21,1**

100 km/h **18,7**

130 km/h **13,1**

150 km/h **10,5**

PËRSHKUESHMËRIA MESATARE E AUTONOMIA

Lloji i rrugës km/litër km

Qytet **14,8 622**

Ndërrurbane **16,7 702**

Autostradë **13,9 584**

Mesatarja reale **15,0 632**

Mesatarja e homologuar **19,6 823**

Scarto trip computer (%) **3,8**

PROVA DINAMIKE

KAPJA ME ASFALTIN

Përshpejtimi anësor **0,99**

★★★★☆

QËNDRUESHMËRIA km/h

Ndërrimi i dyfishtë i korsisë në asfalt të lagur **84**

★★★★☆

Ndërrimi i korsisë në vijë të drejtë **180**

★★★★★

Ndërrimi i korsisë në kthesë **107**

★★★★★

Gjatë provave tona, Puma nxori në pah cilësitë dinamike më të mira, të njëjta me të gjitha modelet Ford. Pavarësisht nga qendra e lartë e gravitetit, makina nuk vuan nga ngjeshja e veçantë: shtrirja është gjithmonë e përbajtur dhe frenon mirë. Sidoqoftë, kjo promovon gatishmërinë në ndryshimin e drejtimit, situatë në të cilën crossover tregon një shpejtësi të jashtëzakonshme në futjen dhe kapërcimin e pengesës. Saktësia e boshtit të përparmë në të gjitha manovrat, ndiqet me një trajektore më të gjerë në kthesë që bëhet gjithnjë e më e dukshme me rritjen e shpejtësisë, por pa krijuar probleme, pasi mbahet nën kontroll nga ndërhyrjet në kohë të sistemit Esp. Në ndryshimin e korsisë dy herë në terren të lagësht, Puma e kaloi provën me një shpejtësi të mirë. Ekziston vetëm një ngushtim i vogël në trajektoren në kthesë në ndryshimin e dytë të drejtimit, por gjithashtu në këtë rast ndërhyrjen menjëherë elektronike.

MANOVRUESHMËRIA

Diametri minimal i kthesës (metra) **11,0**

Rotullime të timonit **2,5**

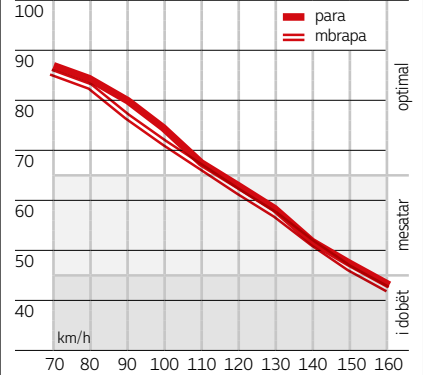
Pesha e timonit në manovër (kg) **1,4**

Pesha e freksionit statike/dinamike (kg) **6,8/10,4**

KOMFORTI

AKUSTIK

Indeksi i artikullimit (A.I.)



km/h kushtet dB(A)

50 në asfalt **60,9**

50 në asfalt drenazhues **69,9**

50 në zhavorr **77,0**

Përshpejtim maksimal **79,3**

optimal mesatar i dobët

START&STOP (vibrimet sedilja e drejtuesit) m/s²

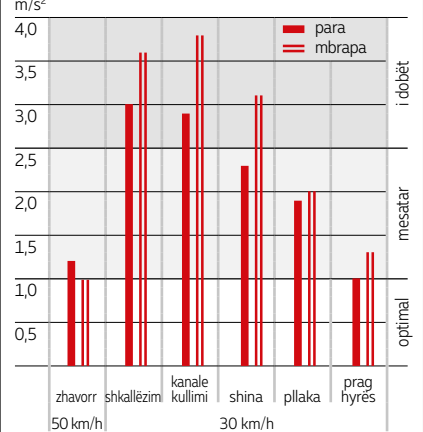
Nisje **0,09**

Ndalim **0,03**

Regjim minimal **0,02**

optimal mesatar i dobët

SUSPENSIONE m/s²



TË DHËNAT E VETURËS

PESHA

Në kushtet e provës (kg) **1.370**

Shpërndarja e masës



AERODINAMIKA

Cx rrugor **0,346**

Sipërfaqja ballore (m²) **2,325**

2019 MAZDA CX-3

Designed purely for the love of driving.
Featuring our latest KODO design, SKYACTIV engines
for greater efficiency and our i-ACTIVSENSE safety technology.
The result is a unique connection between man and machine.
We call it Jinba Ittai. It's the Mazda way.



DRIVE TOGETHER



ZOOM-ZOOM



United Motors
Autostrada Tiranë-Durrës, Km4, Kashar
Mob: + 355 67 20 40 500
Mob: + 355 67 20 40 601
Email: info@mazda.al
Web: www.mazda.al

VLERËSIMI

POZICIONI I DREJTIMIT

★★★★

Në krahasim me një Fiesta, modeli Puma mbizotëron më shumë në rrugë, kjo falë një lartësie më të madhe të sediljeve. Ka rregulluese për timonin dhe sediljet. Ndërsa, rrotulla për të rregulluar pjesën e shpinës së sediljes është e papërshtatshme për tu arritur.

KROSKOTI DHE KOMANDAT

★★★★

Duke parë vëzhguesin dhe funksionalitetin, butonat janë prezente në sasi, por të shpërndarë me racionalitet dhe të gjithë lehtësisht të identifikueshëm dhe të arritshëm. Ndarja është e madhe, ndërsa dyfishohet edhe nga karikimi wireless.

INSTRUMENTET

★★★★

Paneli dixhital 12,3 inç ka një grafikë të kuar dhe ofron udhëzime shumë të qarta. Me ndryshimin e mënyrës së drejtimit të makinës, ndryshon edhe ngjyra, por nuk është e mundur që të personalizohet paraqitja.

INFOTAINMENT

★★★★☆

Impianti Sync 3 standard është i lehtë për t'u përdorur dhe ofron gjithçka: navigator, modem të brendshëm, radio DAB dhe lidhje për smartphone Apple dhe Android. Ekran është i ndërtuar mirë dhe i vendosur në lartësi.

KLIMATIZATORI

★★★

Impianti e kryen detyrën e tij në mënyrë efektive dhe pa qenë nevoja për shumë rregullime. Keqardhje vetëm për monozona. Timoni dhe sediljet janë me ngrohje (opsionale), ashtu si edhe xhami përpara.

SHIKUESHMËRIA

★★★★

E mirë në çdo drejtim: në manovra ka kamera, ndërsa në lëvizje keni gjithmonë perceptimin e saktë të asaj që rrethon makinën. Shikueshmëria përpara në pjesën anësore është gjithashtu e mirë, me pjesët e skeletit dhe pasqyra që nuk shqetësojnë.

CILËSIA E MONTIMIT

★★★★

Makina është e ndërtuar dhe e montuar mirë me materiale të një cilësie të njëjtë me ato konkurrenente. Megjithatë, do të ishte më mirë që të tregohesh një kujdes më i madh me disa detaje të tjera. Finiturat më të përpunuara do të ndikonin për të rritur më shumë vlerësimin total.

AKSESORËT

★★★★

Lista e aksesorëve është e shkurtër, sepse gjithçka që ju nevojitet është e përfshirë në serinë standarde, e cili është shumë e plotë, veçanërisht në këtë model St-Line X. Për sa i përket aksesorëve, spikasin fenerët full Led, rrotat 18 inç dhe impianti Sync 3.

PAJISJET E SIGURISË/ADAS

★★★★

Pasi të investohen 1.000 euro për paketën Co-Pilot, atëherë Puma do të zotërojë pajisjet më të fundit në këtë aspekt. Pajisja standarde është e kufizuar në frenimin automatik dhe ruajtjen e korsisë.

HAPËSIRA

★★★★

Karroceria është e shfrytëzueshme mirë në gjatësi dhe pjesa e pasme e këmbëve është më se e përshtatshme. Është shumë mirë në lartësi si përpara, edhe mbrapa, ndërsa në gjerësi janë rivalet e saj që ofrojnë diçka më shumë.

BAGAZHI

★★★★

Bagazhi mund të ndahet në dy nivele, hapja automatike me lëvizjen e çelësit me këmbë (opsionale) dhe një ndarje inteligjente e fshehur, shumë e madhe dhe praktike për t'u përdorur. Vëllimi total është i mirë.

KOMFORTI

★★★★☆

Karroceria është e izoluar mirë dhe zhurma e rrotullimit të timonit dhe ajo e motorit dëgjohen shumë pak. Rëndesa bie më shumë në momentin kur ka asfalt sesa në butësi, por në përgjithësi thithja është në rregull.

MOTORI

★★★★★

Modeli EcoBoost 3-cilindërsh në këtë variant hibrid prej 155 kuaj fuqi, është jashtëzakonisht në formë. I pasur me argumente në fund, falë shtytjes mikro-elektrike, është gjithashtu i aftë të zgjasë me autoritet.

PËRSHPEJTIMI

★★★★★

E mrekullueshme, veçanërisht nëse mendoni se 7,8 sekondat për të kaluar nga 0 në 100 km/orë (më mirë sesa thuhet), vijnë nga një motor vetëm 1-litërsh. Dhe nuk ndalet vetëm me goditjen e shkurtër, përparimi vazhdon edhe më tej.

RIMARRJA E SHPEJTËSISË

★★★★☆

Kambio është manuale, por nuk janë të pakta raste në të cilat duhet të vihet në dyshim për të gjetur ritmin e humbur. Përparimi dhe elasticiteti i turbobenzinës së vogël dhe të fortë janë të mjaftueshme.

KAMBIO

★★★★☆

Një kambio që pranon me kënaqësi çdo lloj përdorimi: të butë dhe të drejtuar mirë kur e përdorni me qetësi, të saktë dhe që nuk bllokohet kur keni ndërmend të ndryshoni raportet me shpejtësi më të madhe.

TIMONI

★★★★☆

Funksionon mirë dhe jep mbrapa ndjesi të mira. Gjithmonë ka ngarqesën e duhur në të gjitha kushtet, krenohet për shpejtësinë dhe përparimin. Është një prej të paktëve në këtë kategori që nuk jep mbrapa ndjesi fallso.

FRENAT

★★★★

Sistemi është i besueshëm dhe garanton distanca të mjaftueshme ndalimi (megjithatë kalon pak më gjatë në mermer) dhe një konsistencë të mirë të performancës në përdorim intensiv, si për qëndrueshmërinë e pedalit ashtu edhe për performancën e tij.

SJELLJA DINAMIKE

★★★★☆

Shumë e ekuilibruar dhe e sinqertë në të gjitha kushtet, Puma di të argëtohet midis kthesave falë boshtit të përparmë të mbështetur mirë në tokë, me boshtin e pasmë që e ndjek atë me besnikëri.

KONSUMI

★★★★☆

Vlerat janë të mira për të, por nëse krahasohen me ato që shfaqen, marrin edhe më shumë rëndësi. Puma ka një përshkueshmëri mesatare 15 km/litër dhe 14,8 në qytet, një shenjë se këtu funksionon motori hibrid.

ANËT POZITIVE

EcoBoost. Motori hibrid nxjerr në pah cilësitë e tij të shkëlqyera: i fuqishëm në regjime të ulëta dhe shumë i mirë në regjime të larta. Përveç kësaj, konsumon pak.
Dinamizmi. Një crossover i shkathët dhe argëtues për tu drejtuar, falë harmonisë së përbërësve të tij.

ANËT NEGATIVE

Klimatizimi. Rregullimi i veçantë dhe daljet e pasme do të ishin një plus i mirë për një sistem që gjithsesi është efektiv.
Finiture. Është e ndërtuar mirë, por ka pak vlerësim për materialet kur i shikon.

Legjenda (vlen për të gjitha tabelat e provës)
 ★ E pamjaftueshme ★ Kalluse ★ Mëstatore ★ E mirë ★ Optimal ★ Vlen 1/2 vili ★ E shkëlqyer





Taksat dhe Tarifat Vendore të Bashkisë Tiranë



Paguhen në agjencitë Unionnet - Western Union!
Direkt në sistemin online • shpejt • me orare të përshtatshme



Kudo dhe Kurdo pranë jush!

EKO. TURIZËM

MAZDA CX-30 vs TOYOTA C-HR

Janë të dyja hibride, por mbështeten në dy zgjidhje teknike krejtësisht të ndryshme. Rezultati? Personalitete të dallueshme dhe konsum i ulët në të dyja rastet, edhe pse njëra preferon autostradën dhe tjetra qytetin

nga **Lorenzo Facchinetti** • fotot nga **Massimiliano Serra**



2.0L SKYACTIV-X 6MT M-HYBRID EXCLUSIVE

ÇMIMI	MOTORI	FUQIA MAKSIMALE	KONSUMI		EMETIME CO ₂	
33.950 €	L4 benzinë + kompresor 1.998 cm³	132 kW (180 kf)	I homologuar	Real	I homologuar	Real
			21,7 km/l	14,8 km/l	105 g/km	161 g/km



2.0 HYBRID E-CVT PREMIERE

ÇMIMI	MOTORI	FUGIA MAKSIMALE	KONSUMI		EMETIME CO ₂	
€ 37.250	L4 benzinë + elektrik 1.987 cm ³	135 kW (184 kf)	I homologuar	Real	I homologuar	Real
			25,0 km/l	18,2 km/l	92 g/km	131 g/km

Zyrtaisht, janë të dyja hibride. Me të gjitha përfitimet ekonomike dhe burokratike të bashkangjitura. Por, në nivel teknik këto dy japoneze kanë zgjedhur rrugë të kundërta. Mbrapa përcaktimit të Mazda-s, Skyactiv-X, në fakt, ekziston një punë mekanike me kompleksitet dhe origjinalitet të rrallë. Është motori me katër cilindra, 2-litërs për të cilin është folur shumë (shiko provën e Mazda3 në numrin e Dhjetorit 2019 të Quattroruote), i cili ka ambicie për të punuar më së mirë me benzinë dhe naftë, për të marrë një rendiment që ndërthur kënaqësinë e ciklit Otto me efikasitetin e naftës. Nëse pyesni se pse Skyactiv-X është hibrid, mësojeni se është një sistem 24 volt që ofron një ndihmë të vogël.

Mbështetja elektrike e C-HR është ndryshe me një fuqi të provuar hibride që tashmë në modelin e rinovuar crossover është e disponueshme edhe në versionin 2-litërs me 184 kuaj fuqi, një alternativë më e mirë për

motorin 1.8 me 122 kuaj fuqi. Ky ekzaminim i shkurtër teknik (një sqarim shumë më i hollësishëm në vijim në faqen 90) është i nevojshëm për të kuptuar që edhe në praktikë, me të njëjtën etiketë jeshile në certifikatën e regjistrimit, të dyja japonezet nuk flasin të njëjtën gjuhë. Te CX-30, përkundër viteve të shumta të punës dhe zhvillimit të motorit që është poshtë kofanos, kur të merrni timonin në duar, do të ndjeni që është një makinë tradicionale me benzinë. Megjithatë, fakti që motori 2-litërs prej 180 kuaj fuqi punon nga kompresimi ose ndezja, këtë nuk do ta vini re kurrë. Do të perceptoni vetëm qetësi, butësi dhe rregullsi. Dhe jeni ju që me kambion e shkëlqyer manuale orkestroni gjithçka. Mund të udhëtoni me pak gaz dhe ta lini dorën dhe treguesin e xhirove të motorit pushim ose mund të shijoni dimensionet e panjohura të naftës kur dëshironi të lëvizni me lehtësi më të madhe. Dhe aty del në pah karakteri i një motori të mirë benzine, megjithëse pa detaje të veçanta.

ELEKTRIKE MË E FUQISHME

Më pas është Toyota, një makinë që për ata që mund të mos e kenë shumë qejf hibriden, përfaqëson një përvojë shumë ndryshe në drejtim. Skenari është i zakonshëm: motori elektrik punon shumë në fillim dhe më pas ai termik merr përsipër kur faza më e vështirë ka kaluar. Në rastin e motorit 2-litërs, gjithçka theksohet në mënyrë të këndshme në krahasim me atë të mëparshmin 1.8. Pjesa elektrike është më prezente dhe më performuese. Edhe motori termik është protagonist kur kërkohet performancë dhe i plotëson më së miri kërkesat. Disponueshmëria më e madhe e momentit përdredhës e bën të ▶



AKSESORËT KRYESORË

	Çmime në euro	
	CX-30	C-HR
Çmimi i tregut	33.950	37.250
Çmimi i veturës në provë	34.950	37.250
Hapje e dyerve pa çelës	në seri	në seri
Asistencë për ruajtjen e korsisë	-	në seri
Asistencë në ruajtjen e trajektorës	në seri	-
Radio dixhitale (DAB)	në seri	në seri
Paralajmërim i këndeve të errëta	në seri	në seri
Paralajmërim i trafikut mbrapa	në seri	në seri
Kambio automatike	2.000	në seri
Disqe 18 inç	në seri	në seri
Klimatizator automatik bizona	në seri	në seri
Fenerë full Led	-	në seri
Fenerë të përbërë Led	në seri	-
Frenim automatik emergjence	në seri	në seri
Ekran Head-up	në seri	-
Impiant hi-fi	në seri ¹	në seri ²
Impiant multimedial	në seri ³	në seri ⁴
Aksesorët me material të shtrenjtë	në seri	në seri
Parkim automatik	-	në seri
Dera e bagazhit elektrike	në seri	-
Rregullues aktiv i shpejtësisë	në seri	në seri
Sediljet para elektrike	në seri	në seri
Sediljet para me ngrohje	në seri	në seri
Sensorë parkimi para e mbrapa	në seri	në seri
Kamera mbrapa	në seri	në seri
Bojë metalizato speciale	1.000	në seri

Me të kuqe: të pranishme në makinën e provës.

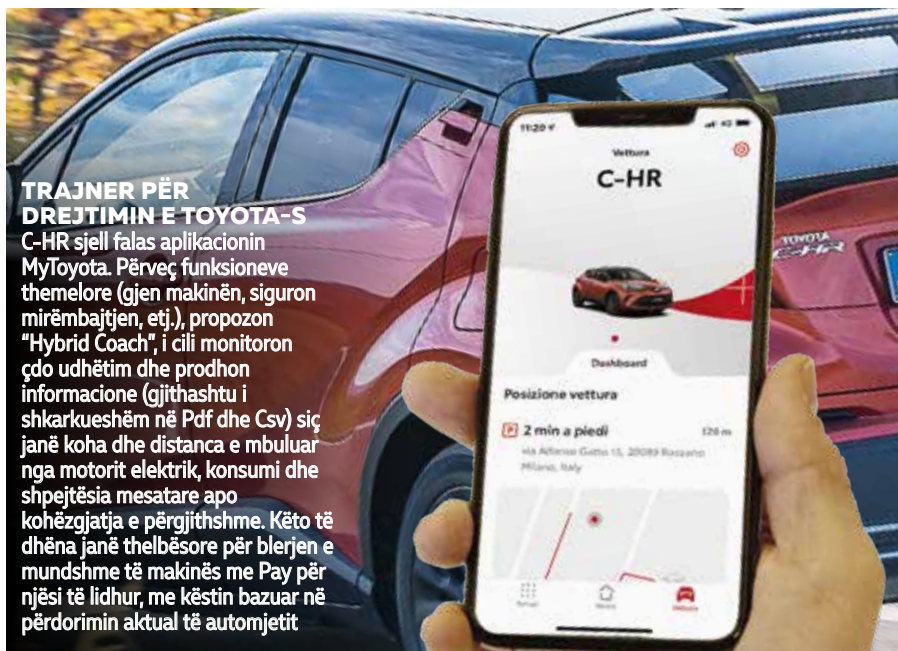
Shënime: 1) Bokse me 12 altoparlantë; 2) JBL me 9 altoparlantë; 3) Mazda Connect me navigator, sistem Apple CarPlay dhe Android Auto; 4) Toyota Touch 3 me navigator, sistem Apple CarPlay dhe Android Auto.

Dritat e pasme të Mazda-s pasqyrojnë tiparet tipike stilistike të markës, me një formë të holluar dhe një element rrethor në qendër.

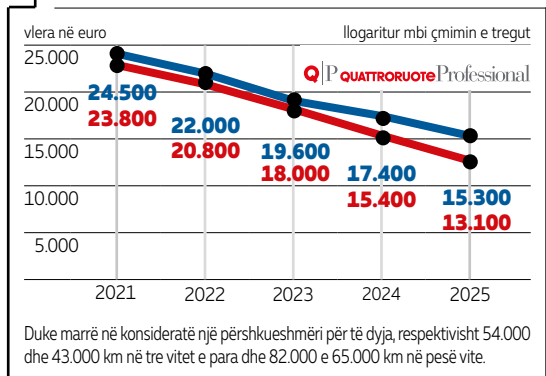
Toyota miraton elementë të rinj LED, me tregues të zhvilluar të drejtimit. Tani, në krahasim me C-HR të mëparshëm, ekziston një element i cilësisë së montimit, ngjyre e zezë me shkëlqim, që lidh dy fenerët për të dhënë qëndrueshmëri më të madhe për të gjithë zonën e pasme

TRAJNER PËR DREJTIMIN E TOYOTA-S

C-HR sjell falas aplikacionin MyToyota. Përveç funksioneve themelore (gjen makinën, siguron mirëmbajtjen, etj.), propozon "Hybrid Coach", i cili monitoron çdo udhëtim dhe prodhon informacione (gjithashtu i shkarkueshëm në Pdf dhe Csv) siç janë koha dhe distanca e mbuluar nga motorit elektrik, konsumi dhe shpejtësia mesatare apo kohëzgjatja e përgjithshme. Këto të dhëna janë thelbësore për blerjen e mundshme të makinës me Pay për njësi të lidhur, me kështin bazuar në përdorimin aktual të automjetit



RUAJTJA E VLERËS NË KOHË



MUNDËSI BLERJE

ULJE DERI NË 16%



KLIENTË BIZNES

CX-30 bën ulje nga 2.000 në 3.000 euro për individë dhe subjekte që mbajnë vlerën e TVSH-së, të cilët përfitojnë gjithashtu një ulje prej 5%. Më pas, kush zgjedh modelin Skyactiv-X përfiton edhe 1.000 euro të tjera në rast të shkëmbimit të produkteve të përdorura deri në 2011-ën dhe zgjatjen e garancisë.

C-HR Janë tre versione: Trend, Style dhe Premiere. Veçanërisht, me këtë të fundit, kompania prodhuese synojnë bizneset që mbajnë TVSH-në me ulje 16% dhe një vlerë shtesë prej 1.000 euro të mbivlerësimit të përdorur. Për institucionet, ndërmarrjet dhe kompanitë me qira, zbritjet variojnë nga 11 në 14% për shkëmbimin. **M.S.**

(vlera me TVSH)

Pjesa e përparme e C-HR është ndryshuar disi. Tani, dritat e drejtimit Led janë pozicionuar mbi njësinë kryesore të dritës, e cila gjithashtu integron treguesit e drejtimit, ndërsa grila është gjithashtu më e gjërë. Vlen për t'u theksuar se te CX-30 është prania standarde e projektuesve të fenerëve Led

Qira afatgjatë

	CX-30	C-HR
Paradhënie	€ 5.000	€ 5.000
36 këste mujore nga	€ 369	€ 380

Kushtet: Janë të përfshira sigurimi i plotë (Tpl, zjarri dhe vjedhja, kasko), mirëmbajtja periodike dhe jo periodike, ndihma në rrugë, asistenca 24 orë në 24 dhe taksa e pronësisë, shoqëruar nga tërheqja e modelit të përdorur dhe dorëzimi në shtëpi. Limiti është 60 mijë kilometra në tre vite.

Qira afatgjatë

	CX-30	C-HR
Paradhënie	€ 5.000	€ 5.000
36 këste mujore nga	€ 476	€ 389

Kushtet: për të dyja, janë të përfshira mirëmbajtja periodike dhe jo periodike, ndihma në rrugë, asistenca 24 orë në 24, taksa e pronësisë dhe sigurimi i plotë (me zbritje për Toyota-an). Limiti është 60 mijë kilometra në tre vite. Kundrejt një pagese, Mazda ofron dorëzimin në kompaninë prodhuese.



TË DYJA CROSSOVERA-T KANË FUQI TË NJËJTË, POR DIFERENCA QËNDRON NË RRUGË



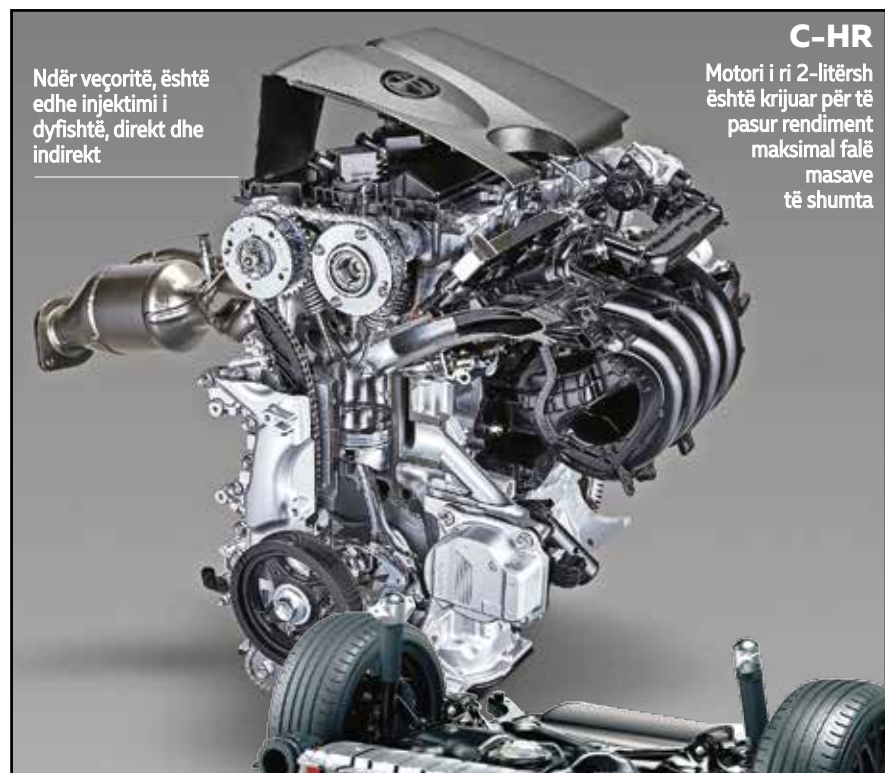
TEKNIKA

OBJEKTIV I NJËJTË, ZGJIDHJE TË NDRYSHME

Këto dy makina janë një shembull se si mund të arrihet i njëjti rezultat, si për sa i përket uljes së konsumit, ashtu edhe emetimeve të CO2, duke ndjekur rrugë krejtësisht të ndryshme. Toyota ka ruajtur thelbin e inauguruar më shumë se njëzet vjet më parë me Prius. Motori i saj hibrid ka mbijetuar shumë vite dhe është rafinuar vazhdimisht. Nga ana tjetër, Mazda ka parashikuar një elektrizim me ndikim shumë më të butë, me një hibrid të butë 24 V dhe i ka përqendruar përpjekjet e tij në përmirësimin e efikasitetit të motorit, i cili krenohet me një sistem inovativ të djegies së lëndës. Në mënyrë më të detajuar, C-HR përfiton nga miratimi i motorit të ri 2-litërs Dynamic Force, i cili debutoi te Corolla. Bëhet fjalë për një njësi që përqendrohet tërësisht në efikasitetin e lartë termik, i barabartë me 41%, i përfituar falë raportit të kompresimit 14:1 dhe ciklit Atkinson, i zakonshëm për të gjithë hibridet Toyota dhe Lexus. Ndër karakteristikat që kontribuojnë në përfitim të lartë termik, këndi midis valvulave që është rritur nga 31 në 41 gradë, për të krijuar kushte më efikase të marrjes, injektimit të dyfishtë (direkt dhe indirekt) dhe pompën ujë me veprim elektrik. Këto dhe masa të tjera kanë lejuar jo vetëm që të fitojnë vlerën kulmore të efikasitetit termik, por edhe të

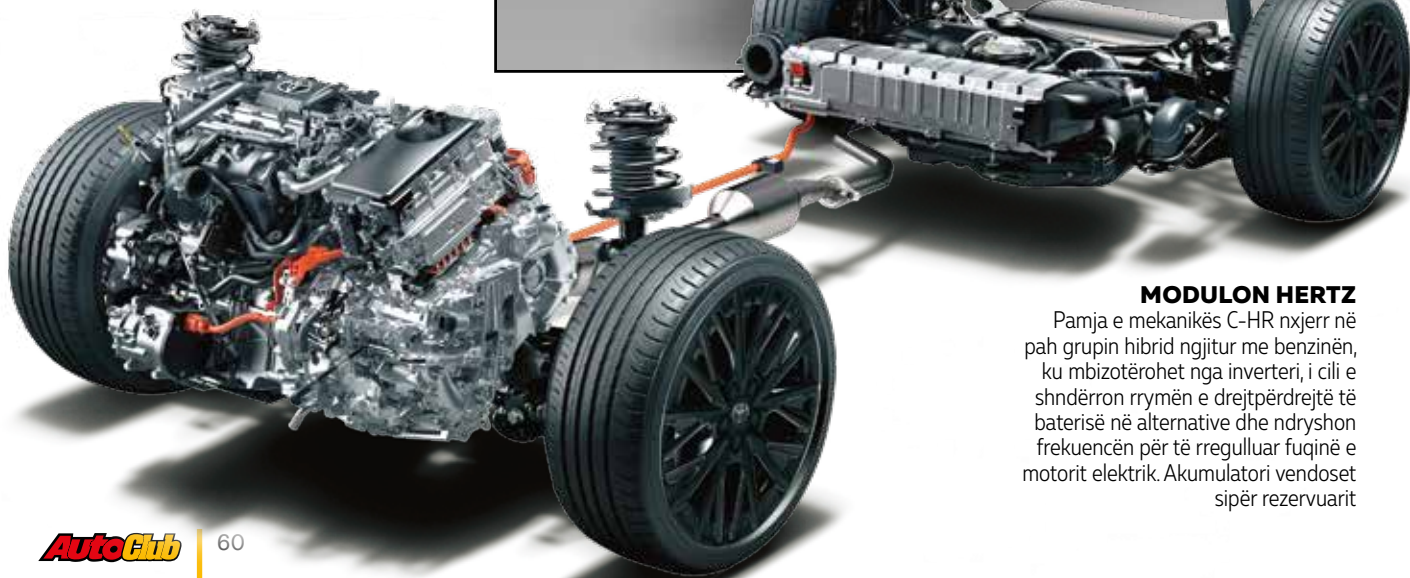
zgjerojnë fushën e përdorimit me efikasitet të lartë. Ky motor është i kombinuar me transmetimin hibrid të gjeneratës së fundit të Toyota-s dhe një motorin elektrik në përsheptim, duke zbutur kështu mungesën karakteristike të linearitetit midis shpejtësisë së makinës dhe xhirove të motorit, gjë që ndodh kur ju shtypni fort pedalin e gazit. Nga ana tjetër, CX-30 ka një skemë mekanike plotësisht

konvencionale me një kambio manuale me gjashtë raporte. Por, motori i tij Skyactiv-X është modeli i parë në treg me benzinë që mund të funksionojë gjithashtu si me naftë, ose me ndeje për kompresimin e lëndës djegëse. Kjo lejon të rritet efikasiteti termik dhe për këtë arsye të zvogëlohet konsumi, pa u përballur edhe me emetimet e larta të oksidit të azotit, sepse, kur raporti ajër/benzinë rritet më shumë se dyfishi i raportit 14.7:1,



Ndër veçoritë, është edhe injektimi i dyfishtë, direkt dhe indirekt

C-HR
Motori i ri 2-litërs është krijuar për të pasur rendiment maksimal falë masave të shumta



MODULON HERTZ

Pamja e mekanikës C-HR nxjerr në pah grupin hibrid ngjitur me benzinën, ku mbizotërohet nga inverteri, i cili e shndërron rrymën e drejtpërdrejtë të baterisë në alternative dhe ndryshon frekuencën për të rregulluar fuqinë e motorit elektrik. Akumulatori vendoset sipër rezervuarit

prodhimi i i NOx bie shumë. Megjithatë, një lëndë djegëse që është shumë pis, bën që motori të ndizet me vështirësi. Në fakt, në të kaluarën, motorët eksperimentalë të këtij lloji kanë punuar vetëm në një fushë të kufizuar të përdorimit. Teknikët e Mazda-s zgjidhën problemin duke përdorur kandelën (gjithmonë e pranishme për të siguruar funksionimin tradicional) për të ndezur një pjesë të vogël të lëndës djegëse më cilësore. Zgjerimi i tij sillt si

një lloj pistoni virtual, i cili rrit raportin tashmë të lartë të kompresimit fizik (16.3:1), duke lejuar të shkaktojë ndezjen duke ngjeshur pjesën më të madhe të përzierjes më të keqe. Sipas Mazda-s, kjo lejon që ky lloj operacioni të shtrihet në më shumë se 4.000 xhiro. Për të siguruar fuqi të mjaftueshme, motori mbingarkohet me anë të një kompresori vëllimor që nëse do të ishte i aspiruar, do të jepte kuaj fuqi të një motori më të vogël.

R.B.

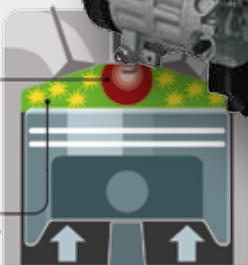
CX-30

Motori Skyactiv-X ndez lëndën djegëse të keqe për kompresimin, falë zgjerimit të një pjesë të vogël të përzierjes më të mirë



Miscela ricca
Accensione comandata

Miscela magra
Accensione per compressione



Mekanika e motorit nuk ndryshon në krahasim me atë të benzinës normale

CX-30

Motori

- Montuar përpara diagonal, benzinë
- 4 cilindra në linjë
- Diametri i pistonit 83,5 mm
- Korsa 91,2 mm
- Cilindrata 1.998 cm³
- Fuqia maksimale 132 kW (180 kf) në 6.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 224 Nm në 3.000 xhiro/min
- Bllok cilindrash dhe testata prej aliazi të lehtë
- 2 boshte me gunga në testatë,
- dopio sistem faze,
- 4 valvola për cilindër (zinxhir)
- Injeksion direkt,
- kompresor vëllimor dhe intercooler
- Ndezje e komanduar ose me kompresim
- Filtër i grimcave
- Sistem hibrid i butë me 24 volt

Transmisioni

- Traksion në rrotat para
- Kambio manuale me 6 marshe

Gomat

- Bridgestone Turanza 215/55R18 95H
- Kit riparimi

Karroceria

- Trup çeliku, 2 vëllime, 5 dyer, 5 vende
- Aksi i parë MacPherson, susta helikoidale, bosht stabilizues
- Aksi i pasmë me rrota të ndërlidhura, susta helikoidale
- Amortizatorë hidraulikë
- Frenat me disk, para autoventiluese, Abs dhe Esp
- Sistem drejtimi me kremaljerë, asistencë elektrike
- Serbator 51 litra

Përmasat dhe pesha

- Hapi 266 cm
- Pjesa përpara dhe mbrapa 157 cm
- Gjatësia 440 cm
- Gjerësia 180 cm
- Lartësia 154 cm
- Pësia 1.443 kg, me ngarkesë të plotë 1.965 kg,
- të rimorkueshme 1.300 kg
- Bagazhi nga 422 në 1.398 dm³

Prodhuar në

- Hofu (Japoni)

C-HR

Motori

- Montuar përpara diagonal, benzinë
- 4 cilindra në linjë
- Diametri i pistonit 80,5 mm
- Korsa 97,6 mm
- Cilindrata 1.987 cm³
- Fuqia maksimale 112 kW (152 kf) në 6.000 xhiro/min
- Momenti përdredhës maksimal 190 Nm nga 4.400 në 5.200 xhiro/min
- Bllok cilindrash dhe testata prej aliazi të lehtë
- 2 boshte me gunga në testatë,
- dopio sistem faze,
- 4 valvola për cilindër (zinxhir)
- Injeksion direkt dhe indirekt
- Filtër i grimcave
- Ndezje e komanduar ose me kompresim
- Motor elektrik i sinkronizuar me magnet të përhershëm
- Fuqia maksimale 80 kW (109 kf)
- Momenti përdredhës maksimal 202 Nm
- Fuqia maksimale e sistemit 135 kW (184 kf)

Transmisioni

- Traksion në rrotat para
- Kambio automatike me variacion të vazhdueshëm e-Cvt

Gomat

- Michelin Primacy 3 225/50R18 95V
- Kit riparimi

Karroceria

- Trup çeliku, 2 vëllime, 5 dyer, 5 vende
- Aksi i parë MacPherson, susta helikoidale, bosht stabilizues
- Aksi i pasmë multilink, me tre leva e gjysëm,
- susta helikoidale,
- bosht stabilizues
- Amortizatorë hidraulikë
- Frenat me disk, para autoventiluese, Abs dhe Esp
- Sistem drejtimi me kremaljerë, asistencë elektrike
- Serbator 43 litra

Përmasat dhe pesha

- Hapi 264 cm
- Pjesa përpara 154 cm, mbrapa 155 cm
- Gjatësia 440 cm
- Gjerësia 180 cm
- Lartësia 157 cm
- Pësia 1.560 kg, me ngarkesë të plotë 1.930 kg,
- të rimorkueshme 725 kg
- Bagazhi nga 358 në 1.102 dm³

Prodhuar në

- Sakarya (Turqi)



THJESHTËSI E KURUAR

Shasia e CX-30 është e thjeshtë dhe konvencionale ku boshti i pasmë ka një urë që rrotullohet. Por, vendosja e shasisë në tërësi është shumë e saktë, në mënyrë që të kenë një drejtim homogjen të makinës dhe të merrni një rehati të konsiderueshme udhëtimit

krahasim

C-HR

Karroceria është e pandryshuar në krahasim me serinë e mëparshme, përveç disa materialeve dhe infotainment.

1. Komanda për Adas. **2.** Impianti ka tashmë të integruar Apple CarPlay dhe Android Auto. **3.** Klimatizator automatik bizona. **4.** Butoni EV për drejtimin elektrik



+ BAGAZHI

	CX-30	CH-R
Kapaciteti i përgjithshëm (litra)	348	305
prej të cilave nën dysheme (litra)	29	44
Lartësia e dyshemesë (cm)	74	79



përmasat në centimetra



përmasat në centimetra





CX-30

Dizajn minimalist dhe materiale cilësore për kroskotin e Mazda-s. **1.** Shfaqja mbrapa timonit siguron tregues analogë dhe një ekran qendror dixhital. **2.** Komanda për drejtimin e asistuar të nivelit të dytë. **3.** Ekran i infotainment 8,8 inç me lidhje Apple CarPlay dhe Android Auto. **4.** Klimatizator automatik bizona dhe sedilje me ngrohje. **5.** Ndërfaqe me rrotull dhe butona fizik për të komanduar impiantin multimedial

◀ gjithën më të këndshme. Kambio vazhdimisht e ndryshueshme është më lineare në funksionim dhe motori punon mesatarisht me shpejtësi më të ngadaltë, në funksion të komfortit.

RRUGA BËN NDRYSHIMIN

Dy zjedhjet teknike përfshijnë rezultate të ndryshme në aspektin e konsumit. Megjithatë është e detyrueshme të nënvizohet se vlera mesatare nuk është, të paktën në këtë rast, një tregues absolut i komoditetit të një modeli kundrejt tjetrit. Sigurisht, nëse zona më e frekuentuar e manovrimit është qyteti, atëherë nuk ka histori. C-HR i fortë nga motori elektrik që funksionon pothuajse më shumë se ai termik, fiton në ciklin urban me 23,2 km/litër kundrejt 12,9 të CX-30. Ndërsa, në autostradë, kontributi i hibridit është thuajse inekzistent dhe raporti ndryshon. 14km/litër për Toyota dhe 15,4 km/

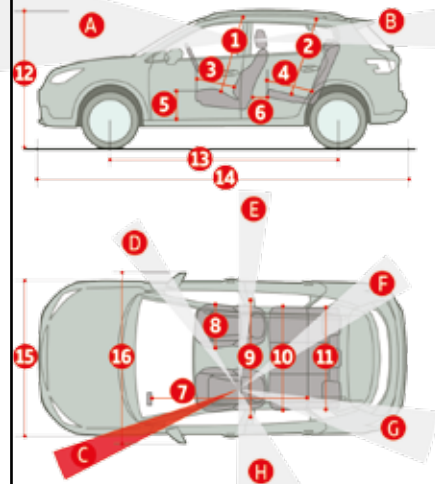
litër për Mazda. Me shpejtësi konstante, ku efikasiteti i Skyactiv-X arrin kulmin e tij, distancat janë edhe më të gjata se ato të C-HR. Por, në qytet ose në një masë më të vogël në rrugët jashtë qytetit, hibridi i plotë merr një avantazh të madh. Për pjesën tjetër, të dy crossover-at janë të lidhura në aspektin e rehatisë, dhe të dyja shfaqin amortizime të afta për të zhdukur dridhjet dhe krijuar një qetësi të përgjithshme, veçanërisht Mazda. Gjithashtu, CX-30 krenohet edhe me sistemin Adas që funksionon mirë: ndihmë në ruajtjen e trajektorës dhe në veçanti, e përqendron makinën në mënyrë perfekte brenda korsisë (deri në 60 km/orë), duke ndjekur rrugën. Toyota C-HR ndihmon vetëm kur jeni në cep të korsisë; në ngadalësime dhe rifillime, por duhet thënë se rregullatori aktiv i shpejtësisë është më i mprehtë se ai i Mazda-s.



HAPËSIRA & SHIKUESHMËRIA

Të dyja crossover-at 4,4 metra të gjata, ofrojnë një hapësirë mëse të mjaftueshme. Ndryshimi i vetëm i rëndësishëm është një hapësirë më e madhe në lartësi në zonën mbrapa te Mazda. Dizajni i bishtit të Toyota vjedh disa centimetra, ashtu si edhe disa gradë të shikueshmërisë mbrapa. Nga ana tjetër, CX-30 paraqitet më kritikë në pjesën përpara.

përmasat në centimetra, këndet në gradë



PËRMASAT BRENDË DHE JASHTË

	CX-30	C-HR		CX-30	C-HR
1	84-98	92-99	9	137	133
2	95	90	10	130	126
3	51	49	11	125-134	115-139
4	47	47	12	154	157
5	29-37	31-36	13	266	264
6	8-39	8-41	14	440	440
7	200	201	15	185	180
8	51	49	16	204	205

SHIKUESHMËRIA

	CX-30	C-HR		CX-30	C-HR
A	25	21	E	23	19
B	8	7	F	24	21
C	13	8	G	27	17
D	9	9	H	35	32

	CX-30	C-HR
Këndet e errëta	131° (36%)	106° (30%)

Shikueshmëria e pasme (pengesa me lart. 70 cm) mbi **10 m** mbi **10 m**

Shikueshmëria e kolonës së majtë

I rritur	★★★★	★★★★☆
Fëmijë	★★★	★★★
Biçikletë	★★★★☆	★★★★☆
Vlerësimi i përgjithshëm	★★★★	★★★★☆

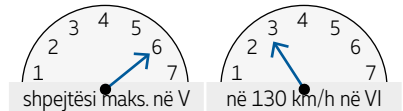
PERFORMANCA

SHPEJTËSIA

	CX-30	C-HR
Maksimale (C-HR autolimitata)	211,6	180,0

REGJIMI

6.100 - 2.900



Gabimi i takimetrit në 130 km/h (%) **2,4** **6,1**

PËRSHPEJTIMI

	CX-30	C-HR
0-60 km/h	4,3	3,8
0-100 km/h	8,7	8,2
0-110 km/h	10,7	9,6
0-120 km/h	12,5	11,2
0-130 km/h	14,3	13,1
0-140 km/h	16,8	15,2
0-150 km/h	19,5	17,7
400 metra nga vendi	16,5	15,9

Shpejtësia e daljes (km/h) **139,7** **143,0**

1 km nga një ndalesë **30,0** **29,0**

Shpejtësia e daljes (km/h) **174,9** **180,3**

PËRSHPEJTIMI NË VI/D

	CX-30	C-HR
70-90 km/h	9,3	3,1
70-100 km/h	13,8	4,4
70-120 km/h	23,5	7,4
70-130 km/h	28,7	9,3
70-140 km/h	-	11,4
30-60 km/h në III	5,4	-

FRENIMI

	metra	CX-30	C-HR
100 km/h me ngarkesë minimale	1,00	1,00	
130 km/h me ngarkesë minimale	1,03	1,05	
100 km/h në asfalt të thatë + zhavorr	0,88	0,88	
100 km/h në asfalt të lagur + akull	0,34	0,27	

REZISTENCA E FRENAVE

	metra	CX-30	C-HR
1	39,9	42,3	
2	40,3	39,5	
3	39,7	40,6	
4	39,0	39,5	
5	39,9	39,3	
6	40,6	40,4	
7	39,3	39,9	
8	39,5	40,1	
9	39,9	40,8	
10	40,4	39,8	

KONSUMI

PËRSHKUESHMËRIA NË VI/D

	CX-30	C-HR
90 km/h	24,3	21,2
100 km/h	21,2	19,6
130 km/h	14,5	12,9
140 km/h	12,9	11,0

PËRSHKUESHMËRIA MESATARE DHE AUTONOMIA

Lloji i rrugës	Qytet	km/litër	12,9	23,2
		km	621	998
Ndërrurbane	km/litër	16,8	19,2	
	km	807	824	
Autostradë	km/litër	15,4	14,0	
	km	738	600	
Mesatarja reale	km/litër	14,8	18,2	
	km	708	782	
Mesatarja e homologuar	km/litër	21,7	25,0	
	km	1.042	1.075	

PROVA DINAMIKE

KAPJA ME ASFALTIN

	CX-30	C-HR
Përshpejtimi anësor	0,95	0,94
	★★★★	★★★

QËNDRUESHMËRIA

	CX-30	C-HR
Ndërrimi i dyfishtë i korsisë në asfalt të lagur	88	87
	★★★★	★★★
Ndërrimi i korsisë në vijë të drejtë	180	180
	★★★★	★★★
Ndërrimi i korsisë në kthesë	103	104
	★★★★	★★★

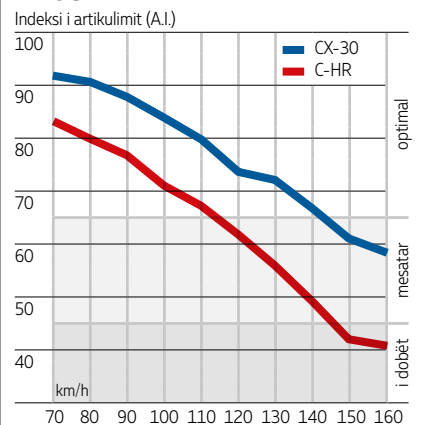
Gjatë testeve tona dinamike, dy crossover-at japoneze prodhuan rezultate të ngjashme, por treguan sjellje të ndryshme. Identike në aspektin e ruajtjes së trajektorës, ndërsa CX-30 dhe C-HR i kaluan testet e ndryshimit të korsisë me shpejtësi të njëjtë. Megjithatë, Toyota kërkon një angazhim më të madh në drejtim, sepse shfaq një tendencë të caktuar mbikthimi gjatë ndërprerjeve të papritura, e shoqëruar nga një rrotullim i dukshëm. Si rezultat, ndërhyrjet e Esp janë shumë të dukshme. Nga ana tjetër, Mazda është me e ekuilibruar dhe e përparuar në lëvizje, me elektronikën që hyn në lojë vjedhurazi.

MANOVRUESHMËRIA

	CX-30	C-HR
Diametri minimal i kthesës (metra)	11,6	11,2
Rrotullime të timonit	2,9	2,8
Pesha e timonit në manovër (kg)	1,8	1,8
Pesha e freksionit statike/dinamike (kg)	8,3/11,1	-

KOMFORTI

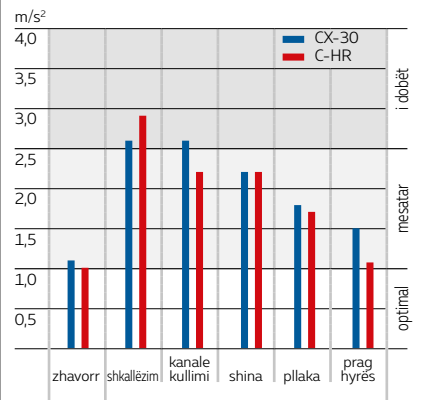
AKUSTIK



km/h kushtet	CX-30	C-HR
50 në asfalt	55,9	56,8
50 në asfalt drenazhues		63,6 64,6
50 në zhavorr		73,0 76,4
Përshpejtim maksimal		72,7 76,1

START&STOP (vibrimet sedilja e drejtuesit)	m/s ²
Nisje	0,11 -
Ndalim	0,04 -
Regjim minimal	0,01 -

SUSPENSIONE



TË DHËNAT E VETURËS

PESHA	CX-30	C-HR
Në kushtet e provës (kg)	1.582	1.642
Shpërndarja e masës	62%	38%
	60%	40%
AERODINAMIKA		
Cx rrugor	0,317	0,309
Sipërfaqja ballore (m ²)	2,316	2,339

VLERËSIMI

POZICIONI I DREJTIMIT

Të dyja modelet janë me rregullime elektrike standarde, por Mazda preferohet për shtrirjen më të gjerë të kolonës dhe sediljes. Sedilja e Toyota-s është pak e ngritur në krahasim me timonin.



KOMFORTI

Të dyja ofrojnë një nivel të mirë të rehatisë, me amortizimet që funksionojnë mirë. Izolimi i zërit në karrocierinë e Mazda-s është më i saktë.



KROSKOTI DHE KOMANDAT

CX-30 është elegante dhe minimaliste, ndërsa C-HR e rëndësishme dhe futuriste. Dy stile të ndryshme, por që sidoqoftë janë të bashkuara nga një kujdes i caktuar konstruktiv. Te të dyja, racionaliteti mund të jetë më i mirë



MOTORI

Dy botë të ndryshme, megjithëse janë etiketuar të dyja hibride. Motori termik i Toyota-s është shumë i këndshëm, por me atë elektrik punon më shpesh. Skyactiv-X original është homogjen dhe linear.



INSTRUMENTET

Thjeshtësia dhe qartësia e informacionit të dhënë nga paneli i CX-30 e vendos atë një hap mbi rivalin. Për të dashuruarit e këtij modeli, është prezent edhe ekrani head-up.



PËRSHPEJTIMI

Në të njëjtën fuqi, hibridi i plotë i C-HR prodhon rezultate më interesante. Dhe madje, kur shkel gazin të krijon gjithmonë ndjenjën se ka më shumë.



INFOTAINMENT

Impianti i Toyota-s më në fund integron smartphon-at Apple dhe Android ashtu si sistemi i Mazda-s. Kjo krijon më pak shpërqendrim, falë ndërfaqes me rrotull dhe butonat fizikë, në vend të touch-it.



RIMARRJA E SHPEJTËSISË

Kambio manuale kundër Cvt. Në nisje nuk ka histori. Por, edhe duke lënë mënjë kambion, motori i CX-30 nuk ka as forcë në xhiro të ulta dhe as mbështetje elektrike.



KLIMATIZATORI

Dy impiante automatike bizona që hynë menjëherë në punë dhe efikase në funksionim. Te të dyja janë standarde sediljet me ngrohje. CX-30 i trajton pasagjerët mbrapa me dalje ajri të dedikuara.



KAMBIO

Kambio e Mazda-s është jashtëzakonisht e këndshme: ndërime raportesh të thata, të sakta dhe komandë të timoni. Cvt e Toyota-s është shumë e lëngshme dhe me zvarritje të kufizuar, shkon mirë me motorin 2-litërs.



SHIKUESHMËRIA

Asnjëra prej tyre nuk shkëlqen. C-HR, në tërësi, performon pak më mirë, ndërsa vuan nga pamja e pasme. Nga ana tjetër, CX-30 është më kritikë përpara.



TIMONI

Progresiviteti dhe saktësia janë cilësi të zakonshme për të dy modelet. Do të donim më shumë gatishmëri nga Mazda dhe më pak reagime artificiale nga Toyota.



CILËSIA E MONTIMIT

Crossover-i Mazda tregon një vëmendje më të madhe për detajet dhe ofron një mjedis të përgjithshëm më të rafinuar dhe të kënaqshëm. Megjithatë, edhe niveli i rivalit është mirë.



FRENAT

Sistemet janë të krijuara mirë: fuqi e mirë, rezistencë dhe distanca të kufizuara ndalimi. Me përjashtim të sipërfaqeve jo të njëtrajtshme, ku mbi të gjitha Toyota shkon shumë gjatë.



AKSESORËT

Të dy modelet përfaqësojnë filozofinë gjithëpërfshirëse, madje edhe më shumë në rastin e këtyre dy instalimeve të nivelit më të lartë. Buxheti është shumë i pasur nga të gjitha pikëpamjet.



SJELLJA DINAMIKE

Përkundër karrocierisë që është lart, të dy modelet arrijnë të ofrojnë një dozë të mirë të shkathtësisë midis kthesave. Në situata emergjente, CX-30 është më i ekuilibruar dhe Esp ndërhyr në një mënyrë më të butë.



PAJISJET E SIGURISË/ADAS

Të dyja janë të pajisura me një grup të plotë asistence në drejtim, me nuancën e vetme të përfaqësuar nga kontrolli i timonit. Te CX-30 ruan trajektoren, ndërsa C-HR vetëm korsinë.



KONSUMI

Në qytet nuk ka garë. Toyota, falë mbështetjes elektrike, bën më shumë rrugë. Sidoqoftë, në autostradë, Mazda shfaq cilësitë e Skyactiv-X, me një përshkueshmëri të një motori naftë.



HAPËSIRA

Pothuajse identike në përmasat e jashtme, dy japonezet janë gjithashtu njëjloj edhe për sa i përket karrocierisë. CX-30 ofron disa centimetra më shumë në gjerësi dhe për kokën e pasagjerëve që ulen mbrapa.



ANËT POZITIVE

CX-30 Harmonia totale e kësaj makine, e cila ofron një ekuilibër pothuajse të përsosur midis rehatisë, cilësisë, teknologjisë dhe kënaqësi në drejtim.
C-HR Motori 2-litërs është një kombinim i shkëlqyer i performancës së kënaqshme dhe konsumit të zvogëluar të karburantit.

ANËT NEGATIVE

CX-30 Me kambion manuale, për të rifituar shpejtësinë e kërkuar, shpesh bëhet e pashmangshme të shkallëzoni raportet.
C-HR Bateria më e madhe eliminon hapësirën shtesë nga një bagazh që tashmë nuk dallohet.



BAGAZHI

Vëllim i mirë në rastin e Mazda-s (348 litra), e cila për më tepër krenohet me bishtin standard elektrik. Toyota ndalet te 305 litra, më pak se versioni binjak 1.8.

Legjenda (vlen për të gjitha tabelat e provës)
 ★ CX-30 ★ C-HR ★ E pajinjtueshme ★ Kaluese ★ Mesatare ★ Emirë ★ Optimale ★ Vlen ½ ylli ★ E shkëlqyer





ALFA ROMEO ALFASUD, MAKINA KOMPAKTE BUKUROSHE DHE E MALLKUAR

Duke prodhuar markën e re Alfesud, Kompania e Bishiones shënoi hyrjen e saj mes makinave të klasit. Me të dalin në pah intuita e lartë teknike e kompanisë, por dhe problemet e shumta me punonjësit e rinj

Alfesudi ishte një ëndërr e kahershme e Alfa Romeos dhe kur më në fund ajo u bë realitet, drejtuesve të kompanisë së re iu desh të përballeshin me mungesën e disiplinës së punonjësve. Grevat dhe mungesat në punë shkaktuan shumë dëme që rrezikonin t'i errësonin stërholimet mekanike të markës së re që mbase mund të bëhej edhe mbretëresha e veturave kompakte, po të mos kishin dalë këto pengesa.

ALFA DHE NAPOLI

Kur ishte degë e kompanisë franceze Darrak, kompania e Portelos kishte një uzinë në Pomiliano d'Arko, në rrethinat e kryqendrës së Kampanjas. Asokohe kjo uzinë napolitane përdorej për të prodhuar motorë avionësh e për këtë qëllim ishte ndërtuar dhe një pistë për ngritjen e uljen e avionëve. Në vitet 1950,

Alfa synonte që të mos mbetej vetëm me markën Giulietta, por të zgjeronte gamën e prodhimeve të veta. Për këtë u bënë shumë projekte që përfshinin dhe përdorimin e rrotave të parme si rrota aktive, çka për alfistët (gli Alfisti DOC) ishte një sakrilegj i vërtetë.

Më e mira që u arrit për t'i marrë ca klientë Fiat-it ishte sigurimi i licencës për prodhimin e veturës Renault Dauphine në Pomiliano.

Pas shumë përçapjesh, në fund të viteve 1960, erdhi koha që Alfa të prodhonte një veturë të re të sajën. Xhuzepe Luragi, drejtori i





kompanisë, ia doli të siguronte një mbështetje të fuqishme financiare nga ana e shtetit, i cili tashmë ishte bërë dhe pronar i kompanisë. Në këmbim të kësaj mbështetjeje, Alfa Romeo duhej të prodhonte veturën e re në Italinë e Jugut, për të hapur vende të reja pune në një krahinë që historikisht ishte më e prapambetur se pjesa tjetër e vendit dhe vuante nga papunësia.

NJË EKIP I MADH

Në projekt u përfshinë emra të njohur si Xhorxheto Xhugaro, drejtori i Autodelta-s, filialit të Bishiones që prodhonte makina garash, i cili deri vonë s'e ndërpreu bashkëpunimin, si dhe Rudolf Hurska, një bashkëpunor i vjetër i Ferdinand Porshit. Alfa e re duhej të ishte e rehatshme, plot hapësirë, ekonomike dhe, sipas traditës së Alfas, e këndshme për t'u

ngarë. Vetura e re dhe kompania prodhuese e morën emrin nga marka e kompanisë mëmë dhe nga krahina ku do të bëhej prodhimi i saj, krahinë të cilës duhej t'i sillnin begatinë. Pra Alfasud.

Uzina napolitane u zmadhua dhe u modernizua me makinat më të përparura të kohës, për të bërë të mundur prodhimin e veturës së re Alfa Romeo Alfasud. Vetura iu nënshtrua provave nga më të rreptat, që nga akujt e përjetshëm të Polit të Veriut, deri te nëntësia përvëluese e shkretëtirës marokene.

Rezultati ishte një makinë dyvëllimëshe e vogël, e drejtuar nga një motor i vogël, por i pangopur, me katër cilindra, me një bagazh shumë të madh, falë edhe çernierave të vendosura në pjesën e jashtme. Performanca e lartë, që vinte dhe nga një shpërndarje e mençur e peshave, bëri që drejtuesit të ishin optimistë.

FILLIMI I MADH

Alfasud u prezantua në salonin e Torinos në vitin 1971. Ajo ishte shumë më e pajisur dhe më me hapësirë se makinat e tjera kompakte të kohës. Pra ishte e përshtatshme për të çarë në treg. Treguesit e saj tërheqin publikun, madje nervozojnë Fiat-in, këtë konkurrent të pakëndshëm, mirëpo disa të meta të pafalshme e bjerrin, madje e gërryejnë entuziazmin.

Në Pomiliano d'Arko, punëtorët ndërpresin shumë herë prodhimin, duke vënë në pikëpyetje montimin dhe qëndrueshmërinë ndaj korrozionit të ekzemplarëve të parë të makinës së re. Shqetësime që dëmtojnë imazhin e markës së Bishiones e që s'do t'i ndahen asaj edhe shumë vite më pas. Alfa ndërhyu urgjentisht duke shpenzuar shumë dhe kjo e komprometon rëndë qëndrueshmërinë e saj financiare.

MBI TË GJITHA SPORTIVITET

Motori i tipit bokser fillimisht e ka cilindratën vetëm 1,2 dhe çliron 68 kf në versionin Ti, duke u lidhur me një kambio me katër marshe. Më vonë me rritjen e cilindratës dhe me kalimin në pesë marshe, fuqia rritet në 95 kf me Ti 1.5. Me ristilimin e viteve 1980, krijohet 1.5 Quadrifoglio Verde me 105 kf, e cila arrin shpejtësinë maksimale 177 km/orë dhe kalon nga 0-100 km/orë për 9,5 sekonda. Një spec i vogël që pa i shitur mend qëndrueshmërisë gjermane di të garojë si i barabartë me Volkswagen Golf GTI.





RIKTHEHET SPEKTAKLI, HAMILTON KËRKON TITULLIN E 7-TË, FERRARI NË PISTË PËR GJITHÇKA

Më 15 Mars nis kampionati i Formula 1 për këtë vit. Piloti anglez i Mercedes do të tentojë të barazojë rekordin e Mikael Shumaker. Skuadra italiane shpreson shumë te makina e re, Ferrari SF1000

Rikthehet spektakli, emocionet dhe adrenalina që vetëm një kampionat si Formula 1 mund të të dhurojë. Më 15 Mars do të nisë sezoni i ri i kampionatit më të ndjekur të motor sportit në botë. Skuadrat kanë prezantuar gjatë muajit Shkurt makinat e tyre të reja, ndërsa janë zhvilluar edhe testet e para. Të gjithë janë me sytë nga Mercedes dhe Ferrari, ndërsa presin që të ketë më shumë rivalitet në krahasim me një vit më parë ku Luis Hamilton e siguroi titullin

lin në mënyrën më të lehtë të mundshme. Piloti anglez i Mercedes-it është sërish pretendenti numër 1 për të fituar titullin e sezonit të 70-të të Formula 1. Hamilton ka edhe një objektiv personal, të barazohet me tituj me ish-pilotin e Ferrarit, Mikael Shumaker, i cili ka fituar shtatë tituj kampionë, kundrejt 6 të pilotit anglez. Makina e re W11 është gati për Hamilton dhe Valtteri Bottas, ndërsa Mercedes ka arritur të sigurojë edhe një sponsor shumë të fuqishëm si INEOS. "Unë jam kujdesur gjithmonë ta

them fjalën time në pistë. Mezi pres që të fillojë kampionati dhe jam gati për të dhënë maksimumin që të fitoj sërish titullin kampion në Formula 1", deklaroi Hamilton në momentet e para të prezantimit të makinës së re W11. Drejtori i Mercedes, Toto Wolff tha: "Kush do të mendonte që gjatë kësaj dekade nga 2010-ta, do të fitonim 12 tituj? Është gjithmonë mirë të kujtojmë veten nga ku e nisëm". Më pas, Wolff flet edhe për të ardhmen: "Ka një grup njerëzish që përqendrohen në makinën e 2021-it, por



FERRARI

Nga ana tjetër, Ferrari ka shkuar në "ekstrem" në përpjekje për ti dhënë fund një dekade të vështirë. Skuadra italiane ka prezantuar Ferrari SF1000 për këtë sezon, ndërsa do të tentojë ti japë fund hegjemonisë disavjeçare të Mercedes-it. Shefi i Ferrari-t, Mattia Binotto foli për ekipin që është shtyrë deri në "ekstrem" në të gjitha konceptet e tyre. Një fokus kryesor ka qenë në rregullimin e konceptit të tyre aerodinamik dhe shtimin e forcës. Shpresat janë te Sebastian Vettel, i cili është në një formë shumë të mirë dhe lufton për të bërë karrierë. Ky është një vit i madh për Sebastian Vettel, kontrata e të cilit skadon në fund të vitit. Vitin e kaluar, gjermani u tregua më i mirë nga shoku i tij i skuadrës me pak përvojë, Charles Leclerc. "Ata do të jenë në

të njëjtin nivel, të dy mund të luftojnë për të qenë përpara", tha Binotto. "Ndihej shumë i emocionuar. Unë jam i sigurt, por i kujdesshëm", deklaroi Vettel. Besimin e tij e ka forcuar Binotto kur tha se ai është 'zgjedhja e parë' e tyre për momentin kundrejt Leclerc. Siç ka qenë tradicionale në konferencat e shtypit të Ferrarit ditët përpara fillimit të kampionatit, Binotto u ul në mes të Vettel dhe Leclerc, duke u përballur qëllimisht me pilotët kur ai foli për ta dhe duke u përpjekur shumë për t'i mbrojtur gjatë formulimeve të tij. Është e qartë se Binotto nuk dëshiron ta vendosë Vettel nën presion. Nga ana tjetër, piloti gjerman tha: "Ndihej mjaft i ri. Ne folëm për Luis Hamilton dhe ai është edhe më i vjetër, nëse mendoni se jam i moshuar. Pra, nuk është një kufizim, unë jam i lumtur që vazhdoj".

për ne këtu, gjithçka është fokusuar ne vitin 2020 dhe përdorimi i pajisjeve që u janë dhënë pilotëve. Për momentin, suksesi është që të kemi një makinë të mirë dhe të dy shoferët të marrin kënaqësinë e nevojshme nga ajo".





TESTET

Përpara startit të kampionatit më 15 Mars me Çmimin e madh të Australisë, skuadrat kanë bërë testimet e para të makinave, ndërsa pilotët po njihen me 1-vendëshet që do të kenë në dispozicion të tyre gjatë këtij sezoni. Piloti i Ferrari-t, Sebastian Vettel duket se ka mbetur shumë i kënaqur nga makina e re Ferrari SF1000. "Kam zhvilluar disa xhiro dhe ndjehem shumë shpejt karakteristikat e makinës në disa vende. Për sa i përket disa elementeve, unë mendoj se ka disa ngjashmëri me makinën e 2019-ës, por ka ende shumë ditë. Ne kemi ende shumë elemente në listë për të vazhduar ditët e ardhshme për të provuar dhe të shohim se si do të reagojnë makinat. Është e qartë që ne kishim një plan se çfarë donim të arrinim me makinën e këtij viti, dhe po shkojmë në atë drejtim, por tani mendoj se varet nga ne që të zbulojmë më shumë për makinën dhe të shohim se si do të reagojë. Megjithatë, kjo makinë është një hap përpara në krahasim me vitin e kaluar", deklaroi Vettel. Ndërkaq, Mercedes ka tërhequr vëmendjen para startit të sezonit me një sistem drejtues të zgjuar lëvizës të quajtur "DAS", të shpikur nga shefi i teknologjisë, James Allison. Siç shpjegon



eksperti teknik i F1, Mark Hughes, pajisja duket se ndryshon shtrirjen e rrotave të para. Kontrollon nga drejtuesi i mjetit duke tërhequr dhe shtyrë në kolonën drejtuese. Eksperti i teknologjisë Mark Hughes sqaron: "Nëse mekanizmi funksionon siç supozohet, gomat do të nxehen në mënyrë më të barabartë në të gjithë gjerësinë e tyre, ndërsa ato do të funksionojnë në mënyrë plotësisht të drejtë. Kjo teknologji do të sjellë përfitim të veçantë në pistat me shtrirje të gjata".





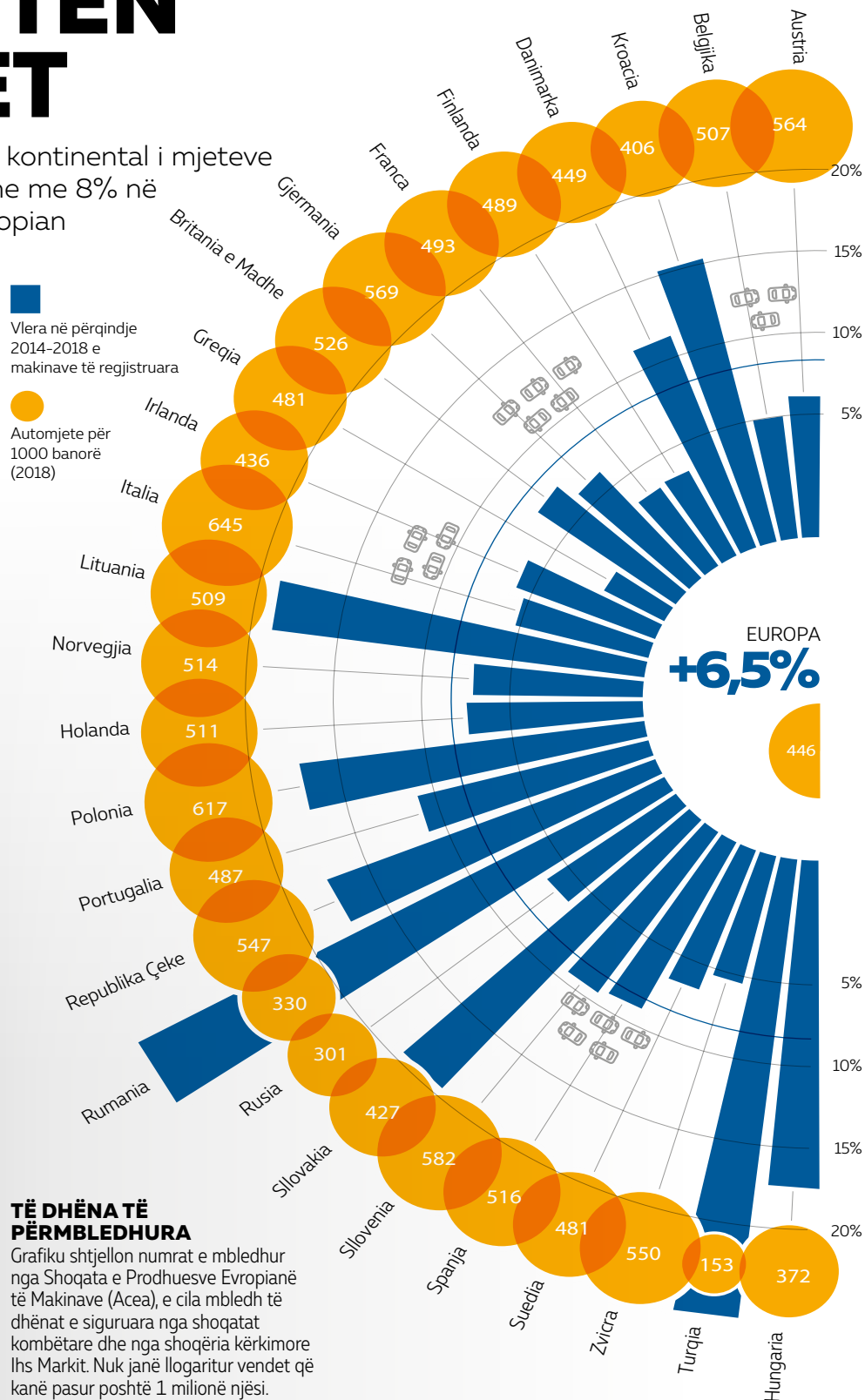
KU RRITEN PARQET

Në pesë vite, regjistrimi kontinental i mjeteve është rritur me 6,5% dhe me 8% në vendet e Bashkimit Evropian

Në rrugët e Bashkimit Evropian qarkullojnë 386,4 milionë automjete, nga të cilat 308,4 vetëm në Bashkimin Evropian. Dhe respektivisht, 326,9 dhe 267,8 milionë janë vetura. Të dhënat e marra nga viti 2018 (i fundit në dispozicion), konfirmojnë një rritje dhe asnjë kufizim në qarkullimin e makinave personale dhe madje edhe të ashtuquajturave shërbime të lëvizshmërisë.

SHPËRNDARJA E MAKINAVE NË KRIZË

Në veçanti, format e shpërndarjes së krijuara rreth 20 vite më parë po reduktohen. Javët e fundit, "Share Now", rezultat i bashkimit mes BMW-së dhe Daimler, për shkak të paqëndrueshmërisë së skenarit global dhe rritjes së kostove operative, është duke e zvogëluar aktivitetin e tij në 20 qytete në të gjithë botën, të përqendruar në Gjermani dhe në Itali, ku dega e Firences është e mbyllur. Fakti është që njerëzit vazhdojnë të duan një veturë për veten e tyre (të re, të përdorur, me qira apo me këste). Shiriti blu në grafikun në faqe, tregon performancën e parkut të automjeteve të regjistruara në periudhën 5-vjeçare, 2014-2018. Ndërsa, me portokalli tregohet shkalla e regjistrimit të automjeteve. Në Itali, e dyta në Evropë pas Luksemburgut, regjistrimi në pesë vjet u rrit me 5.7%, në BE me 6.8%, në Evropë (BE+Efta+Rusia dhe Turqia) me 7%.



OFERTË PËR PROFESIONISTË

DOBLO CARGO MAXI

~~14'800€~~ **12'990€**

1.3 DIESEL
95 KUAJ FUQI

1 TON
4.3 M³



PUNO ME FIAT DOBLÒ MAXI

KONTAKTO FIAT.AL

AUTO MASTER

0675000767 | Automaster, distributor zyrtar i Fiat në Shqipëri



WWW.FIATPROFESSIONAL.AL

NJË EKSPOZITË E PARË NË DY ANË

Show Consumer Electronics në Las Vegas e përjashtoi Detroitin nga programet e transmetimit të janarit. U përzgjedhën shtëpi automobilistike të cilat kishin si oferta modele që ngjasonin me fantashkencë. Marka të teknologjisë që pasqyronin një normalitet të ri

nga Fabio Sciarra



Dhe më në fund vjen sukcesi. Pas disa vitesh dualizmi me Sallonin e Detroitit, historia bëri të vetën dhe kështu Consumer Electronics Show i Las Vegas-it e largoi nga axhenda e janarit atë që prej shumë kohësh kishte qenë manifestimi kryesor i automobilizmit amerikan. "Mirupafshim Michigan". Ndoshta në korrik mund të ketë riparqitje (ose më mirë mund të themi se do të ekspozohet e njëjta gjë me veshje të reja në prag vere). Por, gjithsesi, ajo mund të jetë vetëm një hije e të famshmes ekspozitë automjetesh ndërkombëtare amerikano-veriore.

Le të marrim tani në shqyrtim atë që u pa këtë vit në Nevada. Aty ku doli në sipërfaqe më shumë se në edicionet e mëparshme një ▶

MERCEDES

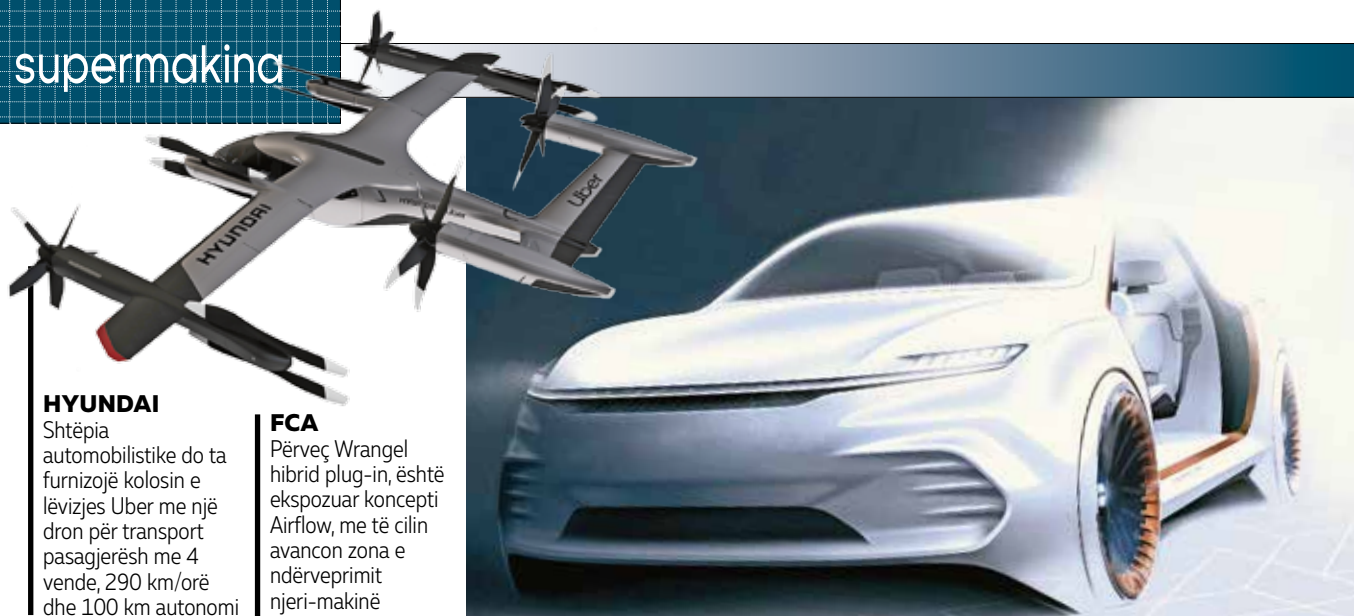
Modeli spektakolar Mercedes Vision Avtr është i frymëzuar nga magjitë ekologjike të filmit "Avatar". Bateria prej grafeni 110 kWh të karikueshme në 15 minuta me 700 km autonomi, "hardware neuromorfik", një karrocieri të ndryshueshme me 33 panele të vogla diellore mbi tavan që orientojnë për të ndjekur dritën

SONY

Për të qenë realistë, duhet thënë se modeli Vision-S shërben vetëm si vitrinë për software, cloud, sensorët dhe ekranet e Sony-t të aplikuar në automjet







HYUNDAI

Shtëpia automobilistike do ta furnizojë kolosin e lëvizjes Uber me një dron për transport pasagjerësh me 4 vende, 290 km/orë dhe 100 km autonomi

FCA

Përveç Wrangel hibrid plug-in, është ekspozuar koncepti Airflow, me të cilin avancojnë zona e ndërveprimit njeri-makinë

◀ ndarje në dy pjesë ndërmjet konstruktorëve tradicionalë dhe emrave të mëdhenj të elektronikës së konsumit. Të parët gjithnjë e më shumë pranë fantashkencës dhe të dytët që nxjerrin në pah një normalitet pothuajse të mërziqshëm. Shembull perfekt i këtij kontrasti janë dy makinat më të spikatura të këtij manifestimi automobilistik: Mercedes Vision Avtr dhe Sony Vision-S.

VIZIONE FANTASTIKE DHE REALITETE

Modeli i ofruar nga Shtutgardia (Mercedes Vision Avtr) është një nga ato konceptime që krijohen nga ndonjë kontakt i çfarëdoshëm me realitetin, dhe në këtë mënyrë e

shohin kohën tonë nga një perspektivë më e favorshme. Me katër motorë elektrikë me 475 kuaj fuqi, automjeti i ekspozuar në Consumer Electronics Show është i projektuar për zero emetim gazrash, duke përqafuar kështu një qasje ambientaliste organike, pothuaj biologjike. Bateritë me grafen i lënë pas dore problemet shqetësuese humanitare dhe ambientale, që për fat të keq prodhimi i atyre litium-jonike i mbart me vete (mbi të gjitha nxjerrja e lëndëve të para si psh: kobalti).

Vizioni i fundit i Mercedes-it, si një iluzion biomekanik i porsa ulur në Tokë nga Pandora (planeti imagjinar ku zhvillohen ngjarjet e filmit Avatar), ka mbledhur të

gjitha kritikak e atyre që e gjykojnë si një ushtrim fantazie. Mbi tavanin e makinës janë 33 panele të vogla diellore. Makina duket sikur fluturon shumë larg nga ajo që ne e quajmë realitet.

Në këndin tjetër të këtij ringu imagjinar është një automjet i thjeshtë. Sepse në prani të një Mercedesi si përbindësh mitologjik, modeli Vision-S i ofruar nga Sony, me monotoninë e ngjyrës gri metalizato të karrocërisë, nuk bën më tepër se sa figurën e një modeli berline nga më të zakonshmet në botë. Megjithatë, mos bini në kurthin e asaj që mund të mendohet se kemi të bëjmë thjesht me një kafshë të maskuar. Në të njëjtën mënyrë se si të dy kompanitë prodhuese: Mercedes dhe Toyota lëvizin rrotën me bizneset e veta, ashtu edhe Big-ët e elektronikës duan ta tregojnë veten më shumë mjeshtra të makinave, se sa janë në të vërtetë. Është një mënyrë e Vision-S për të thënë "jemi edhe ne" dhe për t'iu kujtuar atyre që prej dekadash janë ekspertë të makinave, se kur Sony ka nxjerrë "Play Station", pati një shpërthim industria e videojërave.

Të prodhosh një makinë është shumë më e vështirë se sa të shpikësh tastiera për të kaluar kohën me videogame dhe është shumë e vërtetë thënia e Kenichiro Yoshida në Las Vegas: "Sendi që lëviz ka qenë trendi më sinjifikativ i 10-vjeçarit të fundit. Në të ardhmen, më domethënëse do të jetë lëvizshmëria". Dhe pa futur konstruktorët, por vetëm duke bërë softwarët dhe sensorët, torta është shumë e madhe. Vitin e kaluar, Continental kishte përcaktuar të grumbullonte 1.200 miliardë dollarë në vit brenda 2030-ës.

TOYOTA

Kompania japoneze propozon projekte kolosale. Ajo ka paralajmëruar ndërtimin nga e para të një qyteti me sipërfaqe 70 hektarë në faqet e malit Fuji. Woven City do të jetë një qendër tejet e modernizuar dhe e furnizuar me energji elektrike të pastër, prodhuar nga qeliza lënde djegëse të ushqyera me hidrogjen.





500x

ZOTËRO RRUGËT E QYTETIT
ME ELEGANCË.



·1.6 DIESEL
·AUTOMATIKE

PËR VETËM
18'990 €

KONTAKTO FIAT.AL

AUTO MASTER

0675000767 | Automaster, distributor zyrtar i Fiat në Shqipëri

ANTEPRIMA

SHKURT



MARS



PRILL



MAJ



QERSHOR



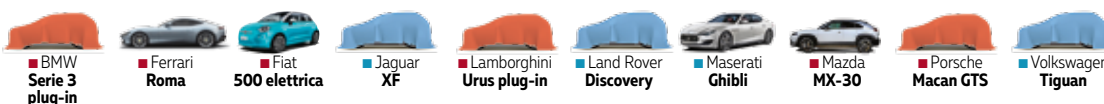
KORRIK



GUSHT



SHTATOR



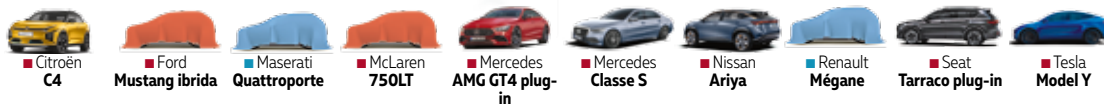
TETOR



NËNTOR



DHJETOR



2021

JANAR



Në tabelë, automjetet kryesore që kanë hyrë dhe do të hyjnë në treg në 12 muajt e fundit

= Ridizenjime = Modele të reja



**RRITE SHPEJTËSINË E JETËS MENJËHERË!
BLI MAKINËN TËNDE ME **LANDESLEASE!****

Financim deri në **75%** të mjetit.

Afati deri në 60 muaj.

Aprovim brenda 24 orëve.

LANDESLEASE SH.A

Rr. "Ismail Qemali", Nr. 32,

Kodi Postar: 1000, Tiranë, Shqipëri

Tel: +355 4 22 71 050 | Fax: +355 4 22 51 038

Mob: +355 68 900 4333

www.landeslease-al.com | info@landeslease-al.com



ALL-NEW MAZDA CX-30

A new addition to the Mazda family, the All-New Mazda CX-30 has the flowing beauty of a coupe and the bold toughness of an SUV. Designed to move with you as you move on in life, its compact size and agility makes it perfect for the city. The spacious cabin and boot give you the freedom to escape it.



DRIVE TOGETHER



United Motors

Autostrada Tiranë-Durrës, Km. 4, Kashar

Mob: + 355 67 20 40 500

Mob: + 355 67 20 40 601

Email: info@mazda.al

Web: www.mazda.al